
Август 1960
№ 8
За рулём

За рулём

ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ НАУЧНО-ПОПУЛЯРНЫЙ

ВСЕСОЮЗНОЕ ОРДЕНА КРАСНОГО ЗНАМЕНИ ДОБРОВОЛЬНОЕ ОБЩЕС

8

Август. 1960. Год издания 18-й.





Красногорский районный автомотоклуб (Московская область) в ознаменование открытия Спартакиады по техническим видам спорта провел мотоциклетный кросс (см. стр. 1—2).

Фото Ю. Почепцова



Недавно закончился пробег большой группы московских автотуристов по странам Юго-Западной Европы по двум маршрутам: Польша — ГДР — Чехословакия и Венгрия — Румыния — Болгария. На снимке: участники пробега отправляются в далекий путь.

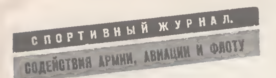
Фото Ю. Почепцова

20 июня в Михайловском железорудном комбинате Курской магнитной аномалии досрочно начата разработка открытых карьеров.

Почетное право вести грузовик с первой рудой было предоставлено опытному водителю П. Глинчикову.

Фото В. Пронского





В КРАСНОГОРСК ПРИШЛА СПАРТАКИАДА

Неподалеку от деревни Чернево, что под Москвой, проходила линия фронта — рубеж, откуда в 1941 году враг был отброшен назад. За это тысячи пожертвовали своей жизнью, еще тысячи готовы были ее отдать.

Члены судейской коллегии за работой.

Давно заросли воронки, расползлись окопы. Как и повсюду в Подмосковье, в Красногорском районе идет большая стройка. А дети тех, кто был столь мужественен в военные годы, ищут подвигов.

Говорят, что к мотоспорту тянутся самые темпераментные и смелые, не боящиеся трудностей. Но порой не легче и тем, кто берется им помогать.

Красногорскому автомотоклубу едва исполнился год. Сколько раз за это время его начальник Иван Степанович Шлагин попадал в затруднительное положение, выбирая, кому отдать единственный карбюратор или последний поршень, за кем закрепить старенький мотоцикл. Почти все, кто вошел в зарождавшуюся мотосекцию, были воспитанниками клуба; здесь они научились ездить, получили права.

Поначалу местные спортсмены участвовали только в чужих соревнованиях, а в окрестностях своего города лишь тренировались. Правда, в прошлом году они своими силами провели маленький кросс, который всем очень понравился. Жители познакомились с здешними спортсменами, среди которых появились и разрядники.



Перворазрядник Б. Толстопятов преодолевает препятствие.

Самый молодой в Подмосковье Красногорский автомотоклуб взял на себя инициативу открыть районную спартакиаду мотоциклетным кроссом, пригласив на него и других спортсменов области.

Конечно, и председатель РК ДОСААФ П. Сиротенко, и секретарь РК ВЛКСМ Н. Ракитская, возглавившие оргкомитет спартакиады, да и все, кто имел отноше-

Спортсмен Красногорского АМК А. Шаврин (№ 201) обходит серпуховчаннна В. Загрядского.

Фото Ю. ПОЧЕПЦОВА.



Заводской

В предыдущем номере журнала было опубликовано изложение постановления IV пленума ЦК ДОСААФ СССР о подготовке кадров технических специалистов в организациях Общества. Статьей председателя автомобильной секции самодеятельного спортивно-технического клуба ДОСААФ СТЗ тов. Повареннина редакция начинает систематическое освещение хода выполнения решений пленума на местах.

Приглашаем работников комитетов ДОСААФ, автомотоклубов, первичных организаций выступить на страницах журнала с рассказом о своих планах, достижениях, ценном опыте, трудностях в деле обучения и воспитания водителей.

Недавно коллектив орденоносного Сталинградского тракторного завода праздновал свой тридцатилетний юбилей. Большими успехами в труде встретили торжественную дату тракторостроители. Завод досрочно выполнил полугодовой план. В его цехах ширится движение за звание бригад коммунистического труда.

Была у этого праздника одна особенность, на которую обратили внимание, пожалуй, только мы — досаафовцы. Среди сотен приветствий, пришедших из разных концов страны, многие принадлежали воспитанникам нашего Общества, в том числе спортивно-технического клуба, работающим сейчас и на Дальнем Востоке, и на целинных землях, служащим в рядах Советской Армии. Их письма, телеграммы были для нас лучшим подарком к празднику.

Самодеятельный спортивно-технический клуб ДОСААФ пользуется большой популярностью у работников завода. Они-то и присвоили ему неофициальное, но, как мне кажется, довольно точное название — заводской учебный комбинат. В самом деле, наш клуб — это своеобразный центр по подготовке технических кадров. Занимаясь в его секциях, можно стать шофером, мотоциклистом, радиооператором, трактористом, мотористом. Только в 1959 году в стенах клуба получили удостоверения водителей около тысячи человек.

Для подготовки таких специалистов необходима хорошая материально-техническая база. Она у нас есть. В распоряжении досаафовцев двенадцать учебных классов. В семи из них занимаются будущие шоферы. Здесь установлены разборный автомобиль, слесарное оборудование, стеллажи с разрезными деталями и агрегатами. Обеспечены необходимым инструментом и места для проведения сборочно-разборочных работ.

Оборотный фонд клуба в нынешнем году превысил полмиллиона рублей. Откуда к нам поступают средства?

Немалые суммы мы получаем от хозрасчетной подготовки технических специалистов. И тут уместно сказать, что ежегодно плата, взимаемая с курсантов за учебу, уменьшается. Так, в 1960 году будущие шоферы, трактористы, мотоциклисты у нас вносили в кассу соответственно на 125, 100 и 150 рублей меньше, чем в прошлом году.

Не менее важным источником являются и отчисления от членских взносов. Из года в год число досаафовцев на заводе возрастает. Сейчас на СТЗ уже есть целые цеха, где все рабочие, инженерно-технические работники состоят в ДОСААФ.

Мы имеем три хозрасчетных стрелковых тира. Они работают в две смены. Часть вырученных денег идет на их содержание, приобретение патронов, заработную плату обслуживающему персоналу; другая же — на нужды клуба.

У членов клуба стало законом не только изучать технику или заниматься автомотоспортом, но и оказывать повседневную помощь в укреплении материальной базы своего клуба. Начали с оборудования своими силами учебных классов. В свободное время курсанты отремонтировали помещение, зацементировали пол, оштукатурили и побелили стены, привели в порядок мебель. Сами изготовили и большую часть наглядных пособий, оформили красочные плакаты и стенды.

Не было у нас и гаражей. Где ставить автомобили, мотоциклы? И снова за дело взялись активисты. Они работали каменщиками, плотниками, подсобными

В КРАСНОГОРСК ПРИШЛА СПАРТАКИАДА

ние к ее подготовке, немало побеспокоились. Ведь в районе никогда не проводились крупные мотосоревнования. Особенно трудно было с судьями: пока их в районе немного, и из практикантов следовало отобрать самых аккуратных и способных.

В воскресенье к центральной площади с утра потянулись люди. Праздник открыла колонна мотоциклистов под разноцветными знаменами. Здесь были почти все дорожные мотоциклы района — общественные и личные. Отсюда они стартовали в однодневный агитпробег: Красногорск — Дедовск — Истра.

Много в этот день было интересного: открытие легкоатлетических дорожек стадиона и танцевальной веранды, гуляние в парке, где работали аттракционы, играл оркестр. Но все же основная масса гуляющих устремилась за город: самое важное ожидало их у деревни Чернево, в полутора километрах от города.

Словно амфитеатром спускается к Черневскому полю широкий полукруглый склон. Отсюда зрителям была видна почти вся трехкилометровая трасса. Первый старт — для женщин и юношей. Не успели они пройти и двух кругов, как у каждого появились свои болельщики.

В этом кроссе не участвовали ни знаменитости, ни мастера. Здесь были земляки: слесарь механического завода Владимир Титов, Анатолий Чеченков — из ремесленного училища. Для некоторых из них, например, для студента техникума Александра Сдобнова и токаря Гарольда Иванова — это был первый в жизни кросс. Поэтому очень понятны и волнения гонщиков, и переживания зрителей.

Все были в восторге, когда третьеразрядник Владимир Титов на своем «Иже» с неисправной передней вилкой не отставал от перворазрядника Евгения Анисимова из Серпухова. Долина оглашалась такими дружными выкриками, какие не всегда услышишь даже на стадионе во время футбольного матча.

Не только победы «своих» трогали зрителей. Трудно было не восхищаться третьеразрядниками тушинского стадиона «Красный Октябрь» Валентином Лоскутовым и Анатолием Левочкиным, которые выступали на дорожных мотоциклах и финишировали в числе первых.

Был момент, когда все поле смолкло. Даже стало слышно стрекотание кузнечиков в траве. В напряженном молчании ожидали зрители гонщика под № 300, который приближался с мотоциклом в руках. На спине у него болтался мешочек с инструментом, лицо было в крупных каплях пота. Почти полкруга толкал Вячеслав Милюкшин отказавшую машину и все-таки пересек линию финиша.

учебный комбинат

рабочими. Теперь наши машины хранятся в помещении, им не страшна плохая погода.

Наши курсанты не жалеют сил и времени на ремонт и сбережение автомобилей и мотоциклов. Так, в текущем году одна из групп восстановила намеченный к списанию автомобиль ГАЗ-51. Члены клуба произвели полную разборку двигателя, реставрировали и заменили многие детали. После завершения работ ГАИ вновь дало разрешение на эксплуатацию машины.

В работе, в учебе сплачивался коллектив клуба. Его активисты были избраны в совет. Члены совета руководят всей работой восьми наших секций: организационно-массовой, автомобильной, мотоциклетной и др. Самая многочисленная у нас, конечно, автомобильная секция. Кому же, как не тракторостроителям, — людям, непосредственно связанным с двигателями, с транспортной техникой, любить автомобильное дело! В этом году в секции занимается шесть групп.

Важной стороной деятельности совета является подбор инструкторов-общественников из числа наиболее технически грамотных специалистов. За несколько лет у нас выросли замечательные активисты. Много сил затрачивает на подготовку шоферов офицер запаса коммунист П. Камнев. Успешно руководит занятиями мотоциклетной секции, в которой обучается сейчас 62 человека, инструктор-общественник А. Ютаев. Только за прошедший год он подготовил 146 мотоциклистов. Большую помощь совету клуба оказывают инженер-конструктор Б. Полубарьев, инженер-механик В. Толочко, И. Ломакин, В. Чуприн, П. Зимин, П. Лебедев.

Выпускники наших курсов работают на стройках семилетки, на целинных землях, на предприятиях, служат в Советской Армии.



На снимке: инструктор-преподаватель обучения практическому вождению Павел Петрович Зимин производит практический показ приемов управления автомобилем ГАЗ-51 членам ДОСААФ, обучающихся на курсах шоферов.



Рабочие СТЗ члены ДОСААФ (слева направо) слесарь Анатолий Шалаев, печник Иван Чернов и столяр Борис Чиркин изучают мотоцикл.

Стали шоферами, отличными производственниками Сталинградского тракторного завода тт. Букина, Семаненко, Федоров, Степаненко, Рамазанов, Пушнин. Широко известны на строительстве Сталинградской ГЭС имена водителей Степанова, Мельникова. Это тоже наши воспитанники.

Нельзя не отметить, что некоторых досаафовцев завода уже не удовлетворяет знание только одной технической специальности. Освоив трактор, они принимаются за изучение автомобиля, потом мотоцикла.

Совет клуба не забывает и о развитии автомотоспорта. Соревнования на мастерство вождения, внутризаводские кроссы стали у нас традиционными. Такие соревнования были проведены нами и в честь 30-летия СТЗ.

Четвертый пленум ЦК ДОСААФ СССР поставил перед учебными организациями Общества цель — подготовить для народного хозяйства в 1960—1961 годах не менее двух миллионов технических специалистов. Большая группа водителей автомобилей, мотоциклов, мотористов будет обучена и в стенах самодеятельных АМК, число которых с каждым годом возрастает.

В связи с этим мне хочется остановиться на нескольких вопросах, решение которых будет способствовать более успешному выполнению постановления пленума.

В постановлении пленума говорится, что необходимо принять меры к расширению производства и продажи организациям ДОСААФ материалов и наглядных пособий. А как быть с приобретением автомобилей, мотоциклов? Многие самодеятельные автомотоклубы имеют необходимые средства для покупки этой техники. Но нам ее не продают.

Самодеятельные АМК крупных предприятий (например, завода «Ростсельмаш», Ленинградского завода имени Кирова, Сталинградского «Красный Октябрь», да и нашего) как по уровню развития материально-технической базы, так и по подбору инструкторско-преподавательского состава, пожалуй, не уступят многим штатным автомотоклубам. Однако, несмотря на это, подготовка шоферов I и II классов во всех самодеятельных АМК запрещена. Мы считаем целесообразным, чтобы в отдельных случаях разрешалось открывать курсы повышения квалификации шоферов и при самодеятельных клубах.

Большие планы у досаафовцев завода намечены на семилетие. Руководствуясь решениями IV пленума ЦК ДОСААФ, мы составили перспективный план нашей работы. Главное внимание в нем уделено подготовке шоферов, мотоциклистов и мотористов. С помощью администрации завода, активистов мы рассчитываем в самое ближайшее время построить учебный центр с просторными классами, лекционным залом. Серьезную работу предстоит проделать и инструкторско-преподавательскому составу. Отчетно-выборная конференция ДОСААФ завода приняла решение — подготовку технических кадров увеличить только в этом году в два раза.

Уже состоялся первый выпуск 1960 года. Удостоверения водителей получили 135 шоферов, более 70 трактористов, 69 мотоциклистов. Готовятся к экзаменам еще 300 человек. А всего в нынешнем году на курсах нашего заводского учебного комбината ДОСААФ будут заниматься около двух с половиной тысяч членов Общества.

В. ПОВАРЕНКИН,
председатель автомобильной секции самодеятельного спортивно-технического клуба ДОСААФ СТЗ.

г. Сталинград.

Да, пожалуй, со времен войны Черневское поле не видело столько примеров человеческой воли и мужества, как в этот мирный день. Наградой победителям теперь были не медали и ордена, а призы и дипломы. Оказалось, что и красивые альбомы, и чернильные приборы, и авторучки — все это очень кстати.

И, видимо, каждый, побывавший в этот первый день районной спартакиады на Черневском поле, испытывал такое чувство, словно получил подарок. Некоторые оттого, что познакомились с новыми гонщиками и теперь надеются увидеть их в следующем кроссе. Другие сегодня сами решили стать кроссменами. А главное — все унесли домой хорошее, приподнятое «спартакиадное» настроение.

В. КНЯЗЕВА,
инструктор-тренер Московского городского АМК.
Фото Ю. ПОЧЕПЦОВА.

Мы планируем так. А ВЫ?

Нередко в разговоре среди преподавателей, руководителей автомотоклубов можно услышать фразу: «Учебный план — не догма». К сожалению, иной раз эти слова становятся оправданием неорганизованности в учебном процессе. Например, на изучение той или иной темы затрачивается времени меньше, чем положено, практические занятия проводятся раньше, чем курсанты пройдут соответствующий теоретический раздел.

Было время, когда и в нашем Львовском автомотоклубе к планированию относились без должного внимания. Чаще всего это приводило к тому, что у преподавателей в одни и те же часы совпадало прохождение аналогичных тем. Наглядных же пособий на все группы не хватало, и занятия, если не срывались, то приносили мало пользы.

Нужно было найти выход. Его подсказала сама жизнь. Мы отказались раз и навсегда от мнения, что учебный план можно нарушать. Работу начали с наведения порядка в документации — планах обучения специалистов, методической работы, эксплуатации автомобилей и т. д.

Особое внимание мы уделили разработке и оформлению тематических планов групп, как основы основ деятельности клуба. Но прежде чем приступить к их составлению, мы утверждаем так называемый принципиальный тематический план. Два-три наиболее опытных преподавателя под руководством начальника учебной части разрабатывают, основываясь на учебной программе, вариант этого плана с точным определением количества часов по темам, с указанием общих сроков, необходимых для изучения того или иного агрегата. При этом мы предусматриваем строгую последовательность изложения тем программы и добиваемся того, чтобы преподавание теоретического курса не отставало от практических занятий. Затем проект обсуждается на методическом совещании.

Имея такой план, каждый преподаватель легко может составить свой план занятий в группах и обеспечить нужную последовательность изложения материала.

Наличие принципиального тематического плана позволяет точнее рассчитать нагрузку инженерно-инструкторского состава.

Раньше из-за неправильного планирования рабочий день преподавателей длился когда четыре, когда и восемь часов. Неравномерность нагрузки затрудняла подготовку преподавателя к очередным занятиям. В результате снижалось качество уроков. Наличие принципиального плана позволило избежать этого недостатка.

Сейчас весь инженерно-инструкторский состав имеет постоянную шестичасовую нагрузку.

Основной состав наших курсантов овладевает профессией шофера без отрыва от производства. Естественно, что делать это тяжело после работы на предприятии. Мы стали планировать только дневные занятия, но оказалось, что наши воспитанники работали в различных сменах. Новый распорядок учебы был под угрозой срыва. Тогда руководство клуба, инструкторы побывали на предприятиях и договорились, чтобы будущих шоферов на время обучения перевели в вечерние смены.

Был решен и другой вопрос. Специализированных классов у нас пока недостаточно. По ряду тем производственного обучения занятия приходится проводить в классах теоретической подготовки. Зная заблаговременно из плана, где они состоятся, преподаватель и инструктор сосредоточивают здесь необходимые приборы, узлы, агрегаты, инструмент, подбирают плакаты и карты по сборочно-разборочным работам.

Немало учебного времени курсанты теряли на переход из класса к месту проведения практических работ. При более детальной разработке плана мы решили, что целесообразно читать теоретический курс, чередуя его через день с практическими занятиями, на которых присутствуют как преподаватель, так и механик.

Большое внимание при составлении принципиального тематического плана мы обращаем на производственную практику. Чтобы добиться твердых навыков у курсантов в управлении и эксплуатации автомобилей, мы включили в план техническое обслуживание учебных машин. Выделили часы и на работу в больших автохозяйствах, где курсанты в конце обучения проводят в полном объеме ТО-1 и ТО-2. В результате весь парк клуба у нас сейчас находится в хорошем техническом состоянии, а на последних экзаменах в ГАИ курсанты не только показали глубокое знание теоретического курса, но и успешно справлялись со всеми практическими заданиями. Их ответы были оценены со средним баллом 4,7.

Ввели мы у себя в клубе и еще одно новшество, которое находит полное отражение в учебных планах. Я имею в виду соревнования шоферов-выпускников на мастерство вождения. Со второй половины учебного года каждый курсант под руководством инструктора начинает тренировки к предстоящим состязаниям. На старт же допускаются только те, кто наиболее успешно сдал экзамены.

Польза таких спортивных встреч несомненна. В процессе тренировок курсанты закрепляют практические навыки, приучаются водить автомобиль в условиях строгой регламентации, приобщаются к автомобильному спорту.

IV пленум ЦК ДОСААФ СССР потребовал и впредь совершенствовать учебный процесс, методическую работу. Правильное планирование и строгое выполнение плана явятся залогом успешного выполнения решений пленума.

Т. АГНИСЕНКОВ,
начальник учебной части Львовского АМК.



Давно минули времена, когда единственным средством передвижения на селе была лошадь.

Советскую деревню сейчас немыслимо представить без обилия тракторов, тягачей, автомобилей. Обычно в наши дни и автобусное сообщение с сельской местностью.

И все же общественный транспорт не в состоянии удовлетворить нужды жителей села, ибо запросы их неизмеримо выросли. Колхозники ездят теперь не только в соседние деревни, на базар или в гости, но и в ближайшие города, чтобы побывать в театрах, музеях, на выставках. Для многих сельских жителей — колхозных бригадиров, механиков, агрономов — личный транспорт стал предметом первой необходимости, помощником в работе.

Не случайно именно в деревне мотоциклы и мотовелосипеды особенно популярны. Однако если несколько лет назад все они раскупались подряд, как говорится «в охотку», то теперь, получив опыт эксплуатации мотоциклов, сельский покупатель стал довольно придирчив и разборчив. Почти в каждом сельпо можно увидеть пылящиеся машины, хотя потребность в мотоциклах очень велика.

В чем же дело? Ответить на это нетрудно. Наши конструкторы, создавая новые и модернизируя старые модели, слабо учитывают нужды мотоциклистов, живущих в деревне. Они порой забывают, что, помимо шоссейных дорог, существуют и сельские проселки, по которым в жару и в холод водим мы свои мотоциклы.

Когда долго стоит сухая погода, проселки, укатанные грузовиками, почти повсюду удобны для езды. Мчатся от деревни к деревне мотоциклисты, подставляя лицо упругому ветру, напоенному ароматом полей. Но вот на пути крутой подъем и, вместе с ним приходят неприятности.

«Кашки» (как у нас называют К-55 и К-58) и их стодвадцатипятикубовые собратья начинают сдавать — двигатели перегреваются, особенно если есть пассажир.

Вот, на наш взгляд, то первое, над чем следует поработать конструкторам. Легкие мотоциклы не должны останавливаться посреди горы. Пусть скорость подъема будет очень небольшой, но только не остановки. Пора, очевидно, найти такое конструктивное решение, которое обеспечило бы достаточное охлаждение двигателя при малой скорости и большой нагрузке. Тогда, нам кажется, легкие машины перестанут «застревать» в магазинах.

Та же болезнь и у велосипеда с двигателем Д-4. И стар, и млад на селе приветствовали моторизацию велосипедов, но владельцев их не устраивает, что мотор глохнет на подъеме. Почему бы не снабдить его простейшей двухступенчатой коробкой передач?

Немного о мотороллере. «Вятка», поступающая в сельскую торговую сеть, обладает хорошей подвеской колес, плавным ходом и другими достоинствами, и все же она находит невысокий спрос из-за слишком слабого мотора по отношению к весу роллера. Мотоцикл К-175 при одинаковом с «Вяткой» весе имеет двигатель почти в два раза более сильный. Поэтому в деревнях считают

НА СЕЛЬСКИХ ПРОСЕЛКАХ

Несколько пожеланий конструкторам мотоциклетных заводов

мотороллер машиной городской, «для асфальта».

Если конструкторы смогут повысить мощность двигателя «Вятки» — она, конечно, завоюет сердца сельских мотолюбителей, так как опыт эксплуатации мотороллеров показал, что по проходимости они немногим уступают мотоциклу, а по комфортабельности превосходят его.

До сих пор, ведя разговор о недостатках машин, мы имели в виду хорошую погоду. Что греха таить, многие наши сельские дороги во время дождя превращаются в скользкие ленты грязи. Мотоциклы-одиночки и мотороллеры «не держат» такой дороги, и водителю приходится затрачивать много сил, чтобы продвигаться вперед. Как-то два колхозника из нашего села на мотоцикле ИЖ-49 во время дождя преодолели расстояние в 30 км за... семь часов, причем «водитель» и «пассажир» то и дело менялись местами.

Куда более устойчивы мотоциклы с колясками. При езде на них по скользким проселкам не надо держать на весу ноги и бороздить ими по полотну дороги. Поэтому понятно, что сельские мотолюбители всем мотоциклам предпочитают ирбитские, киевские и ижевские с боковыми прицепами. Но так как достать их почти невозможно, то владельцы К-175, ИЖ-49 и ИЖ-56 обзаводятся колясками собственного изготовления.

Конструкторы сделали бы хорошее дело, если создали бы коляски ко всем средним мотоциклам и мотороллерам. Тогда машины найдут куда больший спрос у людей пожилого возраста. На мотороллер с коляской с удовольствием сядет и пенсионер и женщина. Ведь не секрет, что многие страшатся двухколесной машины.

Сельские мотоциклисты пытаются изготовить самодельные сверхлегкие коляски и для мотоциклов малых кубатур. Почему бы не попытаться на заводе спроектировать боковой прицеп к машине с двигателем 4—5 л. с.?

Хочется еще пожелать, чтобы конструкторы создали для проселочных дорог трехколесный мотоцикл, но не по трехколейной схеме, как у инвалидных колясок старого выпуска и мотороллеров-такси, а по двухколейной, по принципу обычного мотоцикла с коляской. Если объединить раму машины и прицеп, получится мотоцикл высокой проходимости и устойчивости, причем его вес будет значительно меньше.

Двухколейная схема позволит более рационально скомпоновать механизм, лучше защитить водителя и пассажира от дорожной грязи. Такие трехколесные мотоциклы могут быть сконструированы на основе любого типа машин — тяжелого, среднего, легкого.

Жители села — основные потребители продукции мотозаводов. Хочется верить, что к нашему голосу прислушаются мотоциклостроители и создадут прочные и удобные машины, безотказные на сельских проселках.

А. ПРОКОПЬЕВ,
учитель сельской школы.

с. Тисуль,
Кемеровской области.



Каждый человек в минуту смертельной опасности ведет себя по-своему. Александр Николаев никогда не думал о том, что итогом всей его жизни будет поступок, о котором люди долго еще будут вспоминать с восхищением.

Двадцати лет он стал слесарем, потом — шофером. В 1941 году, простившись с женой и с сыновьями, ушел на фронт. Всю войну под бомбежкой и артиллерийским обстрелом под Москвой и Смоленском, под Гомелем и Минском, под Белостоком и Варшавой перевозил раненых и боеприпасы, обмундирование и консервы, пушки и бензин. Из-под Берлина привез домой маленькую бронзовую медаль за Победу над Германией в Великой Отечественной войне и накрепко привинченный к гимнастерке орден Красной Звезды.

...Короткая передышка и снова побежали бесконечно знакомые дороги.

Вряд ли в Москве найдется новый дом, стройка, где бы ни лежал кирпич, привезенный Николаевым.

Тридцать лет за рулем! За плечами сотни тысяч километров. И хоть на голове серебрятся только остатки когда-то пышной шевелюры, душа по-прежнему молода.

— Николаев! Принимай панелевоз. Будешь возить на Юго-Запад дома!

И вот тяжелая пятнадцатитонная машина под управлением Александра Александровича мчится вдоль Минского шоссе. Высокие металлические конструкции прочно держат в своих негнущихся строфах огромную серо-белую панель. Снова день за днем сменяются маршруты: Юго-Запад, Хорошево, Мневники, Кутузовская слобода...

...Этот по-весеннему солнечный мартовский день был таким же, как все. Быстро идет машина под уклон. И вдруг за сетуньским поворотом на перекрестке вспыхнул красный зрачок светофора.

— Стоп! Дальше ехать нельзя!

На перекрестке показался переполненный пассажирами автобус. Но панелевоз, хотя и заметно снизив скорость, продолжал двигаться вперед. Предвидя неминуемое столкновение, милиционер-регулировщик резко и пронзительно засвистел. Однако панелевоз продолжал двигаться. Не прекращая свистеть, регулировщик побежал к перекрестку. Буквально в двух шагах от автобуса панелевоз, тяжело задрожав, наконец, встал.

В таких случаях шофер-нарушитель должен немедленно подойти к инспектору и дать объяснение. Но на этот раз водитель, как видно, не думал выходить из машины.

— Товарищ водитель! — резко сказал работник милиции, привычным движением открыл дверку кабины и тут же неожиданно замолчал. Он увидел упавшую на штурвал рулевой колонки обнаженную седоволосую голову водителя. Его широко открытые глаза застыли в далеком, уже ничего не видящем взгляде...

Откуда-то появившийся высокий мужчина-врач взял руку Николаева и, подержав ее несколько секунд, произнес:

— Смерть наступила мгновенно.

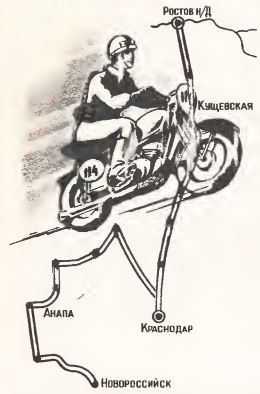
— Почему же все-таки такая тяжелая машина остановилась? — спросил кто-то. — Ведь здесь уклон и, теряя сознание, водитель, конечно, не мог управлять автомобилем.

— Именно он и остановил машину, — заявил шофер автобуса. — Смотрите, вот здесь у автомобиля замок зажигания. Уже в самый последний момент водитель панелевоза принял единственно правильное решение: теряя сознание и силы, он успел выключить зажигание и сознательно не снял машину со скорости. Только благодаря этому катастрофа была предотвращена. Это мог сделать лишь человек огромной силы воли.

Такой подвиг совершил в мирные дни простой советский гражданин, шофер Александр Александрович Николаев.

Л. УБЕРСКИЙ,
директор автобазы № 25
Мосстройтранса.

МОТОРАЛЛИ «РОССИЯ»



Наш спортивный календарь обогатился новым видом соревнований — мотоциклетным ралли, которое впервые было проведено в июне этого года.

Оговоримся сразу, что ралли — не соревнования в обычном смысле (на скорость, регулярность движения и т. п.), а слет мотоциклистов, выезжающих из разных пунктов и финиширующих в месте, где назначен сбор. В этом отношении моторалли сродни звездным пробегам, которые культивируются в СССР очень давно. Правда, аналогия здесь не прямая. Пробег носит чисто агитационный характер. В ралли же непременно присутствует спортивный элемент — в частности, определяется победитель в командном и личном зачете.

Устроители первого Всероссийского ралли по ряду причин (о них мы скажем особо) дополнительно ввели в программу два соревнования: на регулярность движения и фигурное вождение. И хотя это противоречило международному регламенту, суть ралли — его доступность, праздничность, познавательное значение — сохранялась.

Теперь, после финиша в Новороссийске можно утверждать — Всероссийское ралли удалось. Оно вылилось в яркий праздник, оставивший хорошее впечатление и у участников, и у зрителей, встречавших мотоциклистов на всем пути — до Черного моря.

К пункту сбора

Восемнадцать команд самодеятельных автомотоклубов и первичных организаций ДОСААФ изъявили желание участвовать в ралли.

В командах были представители самых различных профессий — рабочие, служащие, студенты — пожилые и юные, мужчины и женщины, опытные мотоциклисты и совсем недавно севшие за руль.

В первых числах июня из разных областей Российской Федерации двинулись в дорогу раллисты. По лучевым маршрутам лежал их путь в Ростов — пункт сбора. Пробег к нему составлял первый, и, как потом выяснилось, решающий этап соревнований.

Каждый пройденный километр — одно зачетное очко. Хорошо, если команда движется, скажем, из Кировской области и самый кратчайший путь к Ростову превышает 2000 км. Ну а как быть, если участники живут в Таганроге или даже в самом Ростове. Оказывается, и здесь можно найти выход. Две команды самодеятельного спортивно-технического клуба «Ростсельмаша» 5 июня отправились в дальний пробег по маршруту Ново-Шахтинск — Изюм — Харьков — Пятигорск и вернулись 10 июня в Ростов, имея в активе около 2000 км, т. е. не меньше, чем команды раллистов из дальних областей. Таганрогские же мотоциклисты («Кожзавод») понадеялись только на дополнительные соревнования и по прибытии к пункту сбора записали всего по 69 очков.

Таким образом, основные претенденты на звание чемпионов РСФСР по моторалли определились уже в Ростове. Ими были участники, преодолевшие самый длинный путь — команда завода Кировского совнархоза, выпускающего мотороллер «Вятка», команды Подольского механического завода, «Ростсельмаша», Ленинградского технологического института и автотранспортного треста Ленсовнархоза.

Ростов — Краснодар — Новороссийск

В общей сложности на первом этапе мотоциклисты преодолели десятки тысяч километров. И вот они сошлись в Ростове. Хозяева радушно встретили гостей.

В честь участников первых ралли на стадионе «Динамо» состоялся красочный праздник моторных видов спорта.

Каждый из следующих двух этапов соревнований включал однодневку и фигурное вождение. Подавляющее большинство участников успешно справились с этой чисто спортивной частью ралли, так что заметных изменений в положении команд не произошло. Да и не только спортивной стороной примечательно ралли РСФСР. Гораздо важнее другое: на всем протяжении пути от Ростова до Новороссийска оно вылилось в настоящий праздник мотоспорта.

Где бы ни проходили раллисты — по кубанским станицам, курортным городам или промышленным центрам — всюду собиралось множество зрителей. Участников встречали с цветами и оркестрами. На каждом КП возникали задушевные беседы с населением. И можно смело поручиться за то, что эти встречи зажгли сердца многих — и юных, и пожилых.

Незабываемы были эти ралли и для участников. Многие впервые увидели южные районы родной страны — тихий Дон, буйное цветение кубанских садов, серпантин горных дорог, морские дали. И каждый мотоциклист почувствовал, что мотоспорт — не только средство физической закалки и овладения техникой, но также источник духовной бодрости.

Когда подсчитали результаты

После подведения итогов выяснилось, что командное первенство выиграли вятско-полянские спортсмены, на последующих местах — досаафовцы Подольского механического завода и «Ростсельмаша». Победителем в личном зачете также стал спортсмен из Вятских Полян — В. Камзолов.

В соответствии с традициями ралли многие участники были награждены призами и памятными подарками.

Два приза журнала «За рулем», установленные для спортсменов, показавших лучшие результаты среди женщин и раллистов пожилого возраста, завоевали работница Таганрогского механического завода Зоя Левицкая и пятидесятидвухлетний Николай Гудков из Горьковского масложиркомбината.

Любопытная деталь: примерно пятая часть всех участников выступала на собственных мотоциклах, каждый четвертый ехал в счет своего отпуска. Были даже семейные экипажи.

Сейчас серьезно надо подумать о том, как сделать моторалли массовым. Для этого необходимо решить несколько принципиальных вопросов и прежде всего вопрос о Положении для этих встреч.

На наш взгляд, дополнительные соревнования — однодневки и фигурное вождение — в ралли включать не следует. Они — «инородное тело», только осложняющее организацию слета мотоциклистов. Достаточно сказать, что для судейства этих соревнований потребовалось привлечь более 40 судей.

Правила ралли узаконены ФИМ и «улучшать» их вряд ли имеет смысл. Это и без того достаточно интересное





Завтрак участников моторалли.

соревнование. Очень важно соблюдать принцип определения командного победителя, записанный в регламенте; там сказано, что победитель определяется путем умножения дистанции (в километрах) между городом, в котором расположен клуб, и местом, где проводятся ралли, на количество мотоциклов этого клуба, прибывших к месту сбора в установленное время и в соответствии с правилами.

И участники, и организаторы высказали пожелание сделать ралли Ростов — Краснодар — Новороссийск традиционными. Причем было предложено к участию в них приглашать и мотоциклистов из других республик.

Неудачно выбраны были сроки проведения соревнований. Большинство вузов не смогло прислать свои команды, так как шла экзаменационная сессия. Очевидно, их надо сдвинуть на июль — август — время студенческих каникул и массовых отпусков трудящихся.

Хорошая организация

Успех соревнований не пришел сам по себе. И здесь хочется назвать людей, отлично подготовивших трассу, обеспечивших хороший прием участников, организовавших яркие праздники в Ростове, Краснодаре, Новороссийске. Это прежде всего председатели Краснодарского краевого и Ростовского областного комитетов ДОСААФ В. Трегубенко и В. Юрченко, председатель Новороссийского горкома ДОСААФ П. Скрипкин, работники местных автомотоклубов, активисты, судьи.

И горячее кофе, и бутерброды на трассе, и оркестр, и вертолет над стадионом — все это было сделано по инициативе местных работников. На соревнованиях не было разного рода уполномоченных из Москвы, которые (чего греха таить!) своей мелочной опекой иногда приносят больше вреда, чем пользы.

Надо доверять местному досаафовскому активу, общественности, давать простор инициативе — тогда больше будет у нас хорошо организованных соревнований.

* * *

Итак, моторалли в полный голос заявили о своем существовании. Теперь нужно позаботиться о том, чтобы они не остались незаконнорожденным ребенком. И в Правилах соревнований, и в классификации должен быть раздел «Мотоциклетные слеты». Тогда ралли будет ралли. И организаторам их не потребуется прибегать к разного рода ухищрениям вроде однодневок и фигурного вождения, чтобы начислять участникам классификационные очки.

И еще одно пожелание. Пусть вслед за моторалли «Россия» появятся его младшие братья, допустим — «Украина», «Кавказ», «Прибалтика» и т. д.

П. РАЗЖИВИН,
судья всесоюзной категории.

На трассах мира и дружбы

С 4 по 9 июня проходили первые международные автомобильные ралли «За мир и дружбу» с участием спортсменов пяти стран — Венгрии, Германской Демократической Республики, Польши, Чехословакии и Советского Союза. В предыдущем номере сообщалось о начале соревнований. Продолжаем рассказ о ходе пятидневной спортивной борьбы на 5000-километровой дистанции ралли.

В АТМОСФЕРЕ СЕРДЕЧНОСТИ

Хочется начать с краткого описания двух эпизодов, осветивших, наподобие прожекторов, всю перспективу соревнования. Один из них имел место до старта, второй на первых километрах пути. Но каждый по своему ярко отразил тот дух доброжелательности и солидарности, который царил между участниками соревнований.

Венгерские спортсмены выступали в ралли «За мир и дружбу» не на клубных, как все остальные спортсмены, а на своих личных автомобилях. Это объясняется своеобразием принятых в Венгерской Народной Республике норм развития автомобильного спорта. Вполне естественно, что автомобилистам Венгрии было несколько сложнее хорошо подготовить машины к трудному испытанию. В самый последний момент выявилась необходимость что-то заново отрегулировать, проверить, заменить. И тут, когда до старта оставалось уже совсем немного времени, свое веское слово сказала дружба. Советские спортсмены вместе с работниками МЗМА помогли своим будущим конкурентам привести машины в состояние полной боевой готовности. В короткий срок все препятствия к выступлению на равных началах были устранены. Экипажи приняли старт.

Но не успела еще последняя машина выехать за ворота Московского государственного ипподрома, откуда начался большой спортивный марш на Прагу, как стало известно, что...

Автомобиль «Шкода-Октавия-супер» № 31, отлично закончив ипподромные гонки (со вторым результатом в своем классе), пробился через толпу, окружившую КВ-1, и устремился по Ленинградскому проспекту. Справа — стадион «Динамо». Слева за ровной стеной подстриженного кустарника ряды невысоких лип. Вдруг из-за кустов на проезжую часть шоссе выскочил человек. Ноги явно плохо слушались его. Тормозить было поздно. Водитель хотел объехать пьяного сзади и повернул машину влево. Но человек неожиданно сам бросился назад под колеса автомобиля. Расстояние между ним и машиной уменьшилось до катастрофического. И тогда водитель, чтобы какой угодно ценой избежать наезда, решительно рванул руль вправо. Поворот был таким резким, что «Шкода» опрокинулась. Нарушитель порядка движения остался цел и невредим. А чехословацкие спортсмены автоклуба СВАЗАРМ Инрих Маин и Ярослав Сустр уже не смогли продолжать соревнование. Рискуя жизнью, они избежали аварии, которая, безусловно, могла бы омрачить большой спортивный праздник автомобилистов пяти стран.

ПЕРВЫЕ РАДОСТИ И... ОГОРЧЕНИЯ

Поток разноцветных автомобилей с крупными номерными знаками на кузовах устремился в сторону Ленинграда. Пройдены Калинин, где участников тепло встретила масса зрителей, Вышний Волочек. На 342 километре Ленинградского шоссе раллисты повернули обратно. Ночь прошла в непрерывном движении.

На рассвете одно за другим было проведено два дополнительных состязания — линейная гонка под Городней и езда с постоянной скоростью на Куркинско-Машкинском шоссе.

О спортивных результатах гонки вряд ли стоит говорить. Следует отметить лишь неподготовленность калининских судей к проведению этого состязания. Хронометраж здесь был настолько плохо организован, что международное жюри вынуждено было анулировать результаты гонки. Случай, прямо скажем, чрезвычайно редкий в практике международных встреч!

Итоги состязания на Куркинско-Машкинском шоссе, оказавшие существенное влияние на исход борьбы за призовые места, заслуживают внимательного рассмотрения.



После короткой остановки около Химкинского речного вокзала раллисты трогаются в путь на Минск.

Фото Ю. ПОЧЕПЦОВА.



Советский экипаж № 73 в составе Фридриха Машкевича и Владимира Сезеневского, показавший лучший результат в классе автомобилей «Волга» и «Татра», в момент соревнований на Куркинско-Машкинском шоссе.



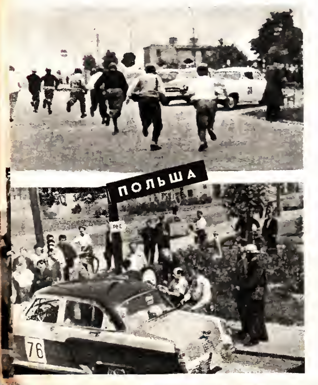


Участников ралли на всем маршруте сопровождала большая група советских журналистов. На снимке: корреспондент газеты «Советская Россия» Иван Фролов интервьюирует победителей первых этапов соревнозания Артура Бреициса и Сергея Тенишева.

Линейная гонка под Кубинкой. Судья на старте заслуженный мастер спорта А. Н. Силкин.

Вот таблица результатов соревнования в движении с постоянной скоростью между национальными командами, боровшимися за «Главный приз».

Страны	Стартовало экипажей	Финишировало без штрафных очков	Получило штрафные очки	Сумма штрафных очков
СССР	6	5	1	3
Польша	6	5	1	7
ГДР	6	1	5	15
Чехословакия	6	1	5	16
Венгрия	6	0	6	46



Она свидетельствует прежде всего об успехе советской и польской команд. Неудачно сложилось, однако, соревнование для спортсменов Чехословакии, которые, выиграв гонку на Московском ипподроме, фактически являлись лидерами ралли. У них почти все участники допустили нарушения режима движения и, естественно, поплатились за это.

Всего без штрафа закончило это сложное соревнование 25 экипажей из 69, в том числе шесть чехословацких. Но, увы, пять из них не входили в состав национальной команды. Получилось так, что средний суммарный показатель всех экипажей этой страны оказался лучше, чем у участвовавших в розыгрыше «Главного приза».

Утром второго дня соревнований, когда гонщики на обратном пути к Москве сделали короткую остановку в районе Химкинского речного вокзала, судейская коллегия объявила положение национальных команд и десятку лучших экипажей. В этом сообщении, которое широко обошло печать, содержалось, к сожалению, много ошибок. Правильным было, пожалуй, только то, что лидерство после прохождения первых 700 километров захватила национальная команда Советского Союза. Все остальное нуждалось в уточнении, так как отражало ошибки хронометража линейной гонки под Гродней. Вот как, например, выглядела в порядке занятых мест пятерка лучших экипажей, объявленная в то время: № 68, 72, 49, 16, 73. В действительности же по уточненным данным с первого по пятое место занимали № 49, 72, 73, 74, 75. А это значит, что лидером соревнований после первого участка был советский (№ 49), а не чехословацкий (№ 68) экипаж в составе Артура Бреициса и Сергея Тенишева, выступавший на «Москвиче». Второй результат имели Ярослав Фац и Мартин Гавел (Чехословакия) на автомобиле «Татра», третий — рижские спортсмены Фридрих Машкевич и Владимир Сезеневский на «Волге». В числе десяти лучших был один экипаж ГДР (№ 16), два чехословацких (№ 72 и 35) и семь советских.

ОТ МОСКВЫ ДО БРЕСТА

Условия дорожных соревнований на этом участке, да и на последующих, были довольно просты. Поэтому изменения в «турнирной таблице» почти целиком зависели от скоростных состязаний. А их состоялось между Москвой и Брестом три — две дорожные гонки и фигурное вождение.

Обе гонки уверенно выиграли чехословацкие спортсмены. Особенно эффективны были заезды на автомобилях «Татра», которые, как известно, способны развивать скорость до 170 км/час. На 5-километровом отрезке шоссе под Кубинкой лучшим был экипаж № 70 — Ярослав Павелка и Иван Мичик (147 км/час со стартом с места). В гонке под Минском отличился экипаж № 68 — Алоис Марк и Любомир Рек (132,6 км/час).

Советские «Волги» в этих условиях показали в первом случае максимальную скорость около 120 км/час (Анатолий Швачко и Ариольд Дамбис), во втором — 127,2 км/час (Алексей Карамышев и Александр Бушманис). Скорость «Москвича» на обеих трассах была заметно ниже, чем у «Волги».

Соревнования по фигурному вождению, состоявшиеся на одной из центральных площадей Минска, проходили в интересной спортивной борьбе.

Лучшее время при выполнении упражнений в Минске показала группа польских спортсменов, выступавших на микролитражных (744 см³) автомобилях «Сирена». Для прохождения дистанции каждому экипажу на «Сирене» в среднем требовалось по 126 секунд; тогда как на «Татрах» расходовалось по 222 секунды, на «Варшавах» — по 190, на «Волгах» по 146 и т. д.

В соревнованиях по фигурному вождению при прочих равных условиях побеждал тот, кто выступал на автомобилях более легких, малогабаритных с наименьшим рабочим объемом цилиндров. Это было правилом. Приятным исключением из него явился успех советского экипажа № 49. Лидерам ралли, хотя они и выступали на «Москвиче» (1360 см³), удалось благодаря высокому мастерству показать абсолютно лучший результат.

Окончательные итоги соревнования на территории СССР показали, что национальная команда СССР уверенно идет впереди других команд с отрывом в 63 зачетных очка. На втором месте — автомобилисты Чехословакии, на третьем — ГДР (их отделяло друг от друга всего одно очко).

В десятке сильнейших увеличилось количество и улучшилось положение советских экипажей. Чехословацкий экипаж № 72, плохо справившийся с фигурным вождением, сразу оказался отброшенным со второго на двадцатое место. В лидирующую тройку вошли наши экипажи № 73 и № 74. С девятого на четвертое место переложился экипаж № 35 — будущих победителей ралли — в составе Вацлав Бобек и Ярослав Мансфельд. Улучшил свое положение и экипаж № 16, выступавший на «Вартбурге» (Курт Отто и Герман Ханф, ГДР).

В клубном зачете впереди также была советская команда — Горьковского автомотоклуба ДОСААФ.

С хорошей надеждой на успех вступили наши спортсмены на польскую землю.

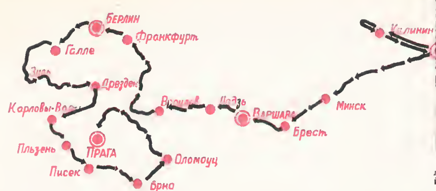
ПО ДОРОГАМ ПОЛЬШИ, ГДР И ЧЕХОСЛОВАКИИ

Под Росцишувом состоялась первая горная гонка, которая явилась серьезным экзаменом для наших автомобилистов. Чехословацкие спортсмены выиграли ее с большим преимуществом. Экипажи на «Татрах» в среднем затрачивали на 9 км горного пути по 440 сек., на «Шкодах» — по 487. «Волги» же преодолевали это расстояние за 494, «Москвичи» за 522, «Победы» за 571 секунду. Еще более внушительного превосходства добились отдельные экипажи, стремившиеся к победе в личном зачете.

В связи с этим к концу состязаний в Польше в группе сильнейших произошли весьма существенные изменения.

Старт (типа Ле-Ман) скоростной шоссейно-кольцевой гонки в Лодзи.

«Волга» на пункте контроля времени во Вроцлаве (Польша).



ГДР

Скоростные состязания по автомобильному слалому (фигурному вождению) на одной из центральных площадей Берлина.

Лидером соревнований стал экипаж № 35. На второе место вышел экипаж ГДР под стартовым № 16. Советские спортсмены заняли соответственно с третьего по восьмое место. В десятке лучших оказались два новых чехословацких экипажа-№ 41 (Мирослав Фоусек и Олджих Горсак) и № 32 (Иозеф Вндиер и Ярослав Бобек). Заметно сократился и «просвет» между советской и чехословацкой национальными командами.

На территории ГДР во время скоростного подъема на гору Куфхаузен вновь произошла смена лидера ралли. Им стал экипаж № 16, выигравший у своего главного соперника — экипажа № 35 пятнадцать секунд. В целом же наилучших результатов на дорогах ГДР неожиданно добился венгерский экипаж № 21 (Тибор Зелес и Ференц Козма) на автомобиле «Вартбург».

Советских спортсменов во время этой гонки постиг ряд неудач. Три наших автомобиля, не вписавшись в поворот, вылетели за пределы дороги. Один из них перевернулся. И хотя все экипажи мужественно продолжали борьбу, каждый из них, как не уложившийся в контрольное время, был наказан большим количеством штрафных очков.

В десятке лучших осталось только пять советских экипажей, а нашу национальную команду от чехословацкой стало отделять всего 12 очков. Можно было не сомневаться в том, что на территории своей страны чехословацкие раллисты приложат все силы к тому, чтобы ликвидировать этот разрыв и добиться лидирующего положения как в командном, так и в индивидуальном зачетах.

Горная гонка под Экце-Гомо (в 300 км от Праги) была вроде как чисто домашним делом чехословацких автомобилистов. Девять их экипажей показали наивысшую скорость. Примерно также складывалась для хозяев трассы и заключительная дорожная гонка под Закшином. Но тут произошло неожиданное.

Экипаж № 32, стремясь к достижению наивысшего результата, слишком увлекся и потерпел аварию. Она привела к тому, что в контрольную карту экипажу было записано более сорока штрафных очков, и он переместился с общего пятого сразу на пятьдесят первое место. Это свело на нет усилия всей чехословацкой команды.

ПОБЕДЫ СОВЕТСКИХ СПОРТСМЕНОВ

Советские спортсмены сохранили свое преимущество и в итоге выиграли «Главный приз» ралли. Чехословацкой национальной команде пришлось довольствоваться вторым местом. Третий результат имела команда ГДР, четвертый — Польша, пятый — Венгрия.

Большого успеха добились команды наших автомотоклубов. Спортсмены ДСО «Труд» (Москва) оказались победителями среди 23 клубных команд, участвовавших в ралли, второе место заняла команда рижского автомотоклуба ДОСААФ.

Наши экипажи были лучшими во всех классах автомобилей, где они выступали. Более того, в каждом из них они заняли по три призовых места подряд. Таким образом, советские мастера на «Волгах» опередили чехословацких спортсменов, стартовавших на «Татрах», наши гонщики на «Победах» взяли верх над польскими раллистами, которые шли на «Варшавах».



На финише автомобильного ралли «За мир и дружбу» в Праге.

В классе «Москвичей» победа была одержана в состязании с венграми, выступавшими на машинах той же марки.

Все пятнадцать советских автомобилей, принявших старт 4 июня в Москве, 9 июня успешно финишировали в Праге. Между тем тринадцать машин (пять «Вартбургов», шесть «Варшав» и две «Шкоды») не достигли цели главным образом ввиду технических неисправностей, возникших в пути.

В общем индивидуальном зачете (безотносительно к классу машин) достижения советских автомобилистов были несколько скромнее. Здесь победа осталась за Вацлавом Бобеком и Ярославом Мансфельдом (Чехословакия, «Шкода», 27,90 зачетных очка). Второй приз получили Курт Отто и Герман Ханф (ГДР, «Вартбург», 28,14 очка), третий — Мирослав Фоусек и Олджих Горсак (Чехословакия, «Шкода», 28,52 очка).

У наших спортсменов следующие показатели:

4. А. Вреицис—С. Тенишев (28,69, М-407)
5. Ф. Машкевич—В. Сезеневский (28,82, М-21)
7. Е. Веретов — В. Щавелев (29,58, М-407)
8. А. Карамышев — А. Вушманис (29,71, М-21)
9. В. Орлов — Р. Козлов (29,96, М-407)
11. Е. Лисафьев — И. Галанин (30,74, М-21)
13. А. Понизовкин — Ю. Чвиров (31,19, М-407)
20. П. Казьмин — Я. Рябинин (35,35, М-21)
21. А. Швачко — А. Дамбис (35,59, М-21)
25. В. Лонтионов—В. Лапин (38,54, М-407)
30. Ю. Лесовский—В. Егоров (40,14, М-407)
34. Д. Борисов — В. Савин (44,14, М-20)
36. Ю. Андреев — И. Пугачев (44,94, М-21)
44. П. Жуков — Н. Климанов (52,60, М-20)
45. Б. Кулябин — В. Ревякин (54,53, М-20)

В заключение хочется подчеркнуть, что первый опыт проведения такого чрезвычайно сложного по своей организации соревнования, каким являлось ралли «За мир и дружбу», вполне удался. Состязание прошло как яркий праздник дружбы спортсменов-автомобилистов. Оно вызвало горячий отклик со стороны многочисленных зрителей на

всем маршруте. Гонщики, организаторы, автолюбители единодушны в своем мнении — такое соревнование следует сделать традиционным, состав его участников расширить, в нем должны встречаться автомобилисты не только социалистических, а и капиталистических стран.

Автомобильное ралли «За мир и дружбу» в ближайшее время может стать одним из самых популярных европейских соревнований этого типа.

Москва — Варшава — Берлин — Прага.

Б. КУЗНЕЦОВ.
Фото автора.

Заметки участников

Вместе с другими советскими спортсменами нам выпала честь принять участие в международных ралли «За мир и дружбу». Советская команда добилась в этой встрече хороших результатов. Но они могли быть лучше, если бы не те досадные ошибки, которые имели место при подготовке и проведении соревнования.

Успешное выступление в международных автомобильных соревнованиях в большой степени зависит от правильного комплектования команды, подбора автомобилей, подготовки машин и участников. В этой связи нельзя не признать тактической ошибкой Автомобильного комитета ФАМС включение в состав национальной команды СССР экипажа на автомобиле «Победа». Как показал опыт проведения соревнований, выступая на «Победах» сейчас нельзя рассчитывать на успех в абсолютном зачете. Более правильным было бы включение в состав национальной команды экипажа на автомобиле «Москвич-407».

Другой ошибкой, допущенной Автомобильным комитетом, следует считать отсутствие в нашей национальной команде опытных эстонских раллистов на их хорошо подготовленных автомобилях.

Это тем более досадно, что подготовка к соревнованиям машин участников оставляла желать лучшего. Далеко не все возможности в этом отношении были использованы на Московском заводе малолитражных автомобилей и особенно на Горьковском автозаводе.

Большинство стартов на скоростных состязаниях давалось с места, с заведенными двигателями. Правильно взятый старт определял очень многое. Но не все советские спортсмены правильно стартовали. Некоторые из них вместо трогания с пробуксовкой сцепления резко отпускали педаль. Колеса пробуксовывали по асфальту, двигатель терял обороты, и лишь после этого автомобиль начинал медленно разгоняться. В этом сказалась недостаточная подготовленность наших раллистов. Принятие старта и прохождение поворотов советскими спортсменами надо отработать более тщательно.

Наши «Москвичи» по динамическим качествам не уступали «Шкодам». Они быстрее разгонялись до 50—60 км/час. Но максимальная скорость у «Москвичей» ниже. Поэтому на участках скоростных гонок, позволявших идти с высокими скоростями, мы проигрывали. На коротких же трассах, где разгонная динамика автомобиля играла бо́льшую роль, чем максимальная скорость, результаты были в нашу пользу, хотя зарубежные автомобили гораздо ниже и поэтому более устойчивы на поворотах.

Ралли «За мир и дружбу» были хорошо организованы. Заправка везде производилась без задержек, на многих пунктах КВ выдавались черное кофе, булочки, вода; стояли умывальники. В Польше, например, пункты КВ были оборудованы часами с большими циферблатами. Стрелки приводились в движение либо механизмом, либо их переводил каждую минуту судья, что избавляло спортсменов от напрасной траты времени для сверки часов. Все это следовало бы перенять и нам при проведении таких соревнований.

Проезжая по территории дружественных нам стран, мы везде встречали хороший прием. Днем и ночью жители городов и деревень приветствовали участников соревнований, забрасывали нас цветами. Особенно хочется отметить высокую дисциплину населения и водителей транспорта. На всем пути следования по Польше, Германской Демократической Республике и Чехословакии мы смогли благодаря этому двигаться на высоких скоростях.

Сравнивая прошедшие соревнования с автомобильными ралли «1000 озер» в Финляндии, надо сказать, что по сложности трассы и скоростных состязаний финское ралли было труднее и интереснее. Будем надеяться, что организаторы следующего международного ралли «За мир и дружбу» подыщут такие трассы, которые позволят в большей степени выявить спортивное мастерство участников, а не только техническое превосходство автомобилей.

Мастер спорта А. БРЕНЦИС.
Мастер спорта С. ТЕНИШЕВ.

Соревнования окончены. Начался разъезд участников. Советские спортсмены на привале по пути домой обмениваются воспоминаниями о перипетиях спортивной борьбы.

Пожалуй, ни одно соревнование российских мотоспортсменов не выявляло так много способных гонщиков, как первенство в Курске.

Чемпионкой Федерации неожиданно стала второразрядница Галина Лашина, всего год занимающаяся мотоспортом. Победа двадцатилетней фрезеровщицы «Ростсельмаша» над мастерами спорта Р. Ивониной и В. Липской была не единственной сенсацией первенства. Яркое впечатление осталось от выступления ее сверстников Г. Мотова и Д. Попова — новых чемпионов РСФСР в классе мотоциклов с колясками. Экипаж свердловских перворазрядников, блеснув боевым духом, доказал свое умение бороться до конца. Стремительную темповую езду продемонстрировали ростовские перворазрядники Ю. Марков и А. Ласковец, З. Борисенко из Нальчика, свердловчанин Р. Солдаткин, рязанский спортсмен С. Ястребов, ижевский досаафовец В. Погудин, курянин И. Королев — словом, целая когорта способных молодых спортсменов.

За год, отделяющий нынешнее первенство от прошлогодних соревнований Российских мотоспортсменов в Расторгуево, произошли две отрадных перемены. Значительно выросла тактическая зрелость гонщиков и главное они стали гораздо лучше работать с техникой: лишь немногие участники (не считая юношей) покинули поле боя из-за неисправности мотоциклов.

Первенство в Курске со всей очевидностью показало также, что в Российской Федерации непочатый край резервов развития мотоспорта, который приобретает все большую популярность и признание. Число заявок на участие в первенстве в четыре раза превышало запланированную «норму». Многие спортсмены, не получившие вызова, приехали в Курск на свои личные средства, причем не только из соседнего Орла, но даже из далекой Сибири. Среди нескольких тысяч зрителей были и иногородние, прибывшие лишь затем, чтобы посмотреть состязания сильнейших кроссменов России.

Все это радостные и обнадеживающие факты. Но было бы ошибкой не увидеть за ними другого, что заставляет бить тревогу.

Ахиллесовой пятой у российских мотоспортсменов по-прежнему остается индивидуальное мастерство. Почти все участники первенства в Курске стремились добиться успеха с помощью напора, энергии, смелости, но никак не за счет отточенной техники. Такое отставание тем более обидно, что среди российских гонщиков много способной молодежи, прекрасного материала, из которого можно «вылепить» настоящих мастеров. Увы, за исключением свердловчанина М. Гребкина, воспитавшего трех чемпионов РСФСР, и ростовского тренера Г. Бочкова, подготовившего несколько хороших гонщиков в классе до 125 см³, в Российской Федерации, как показало первенство, нет квалифицированных наставников.

Многие тренеры, по их собственному признанию, имеют смутное представление и о современных кроссовых трассах, и о рациональных приемах вождения мотоциклов. Все их усилия направлены на то, чтобы воспитанники набрали необходимое количество классификационных очков для получения спортивного разряда. Подобная система подготовки

РЕЗЕРВОВ—НЕПОЧАТЫЙ КРАЙ

К итогам личного первенства РСФСР по мотокроссу



спортсменов порождает так называемых «очковых мастеров» — гонщиков, получающих это звание не за внушительные победы и отличную технику езды, а за очки, которые можно «заработать», занимая весьма посредственные места в соревнованиях. С рядом таких «мастеров» мы столкнулись на мотокроссе. Более чем скромно выступали иркутянин К. Куликов, представители Ростова Н. Устинов и А. Сумский, Р. Ишимов из Свердловска, краснодарец Е. Мечковский. Как показал просмотр анкет участников, высшим достижением, например, у К. Куликова было первое место в областном кроссе. Не слишком ли это скромный результат для присвоения звания мастера спорта?

На первенстве РСФСР можно было наблюдать, как появляются «очковые мастера». В классе до 750 см³, например, не оказалось достаточного числа мастеров спорта для того, чтобы классифицировать соревнования по первой группе. Тогда была объявлена «тотальная мобилизация» мастеров, выступавших в других классах. Не беда, что свердловчанин садился на мотоцикл курского спортсмена, не беда, что через 200 метров после старта «завербованные» возвращались с трассы — лишь бы дать зачетные очки. Погоня за очками превратилась в самоцель, которая кое-кому затмила спорт.

Первенство РСФСР еще раз показало серьезные изъяны нынешней классификационной системы, порой рождающей не подлинных мастеров, а кандидатов в мастера.

Опыт показывает, что высокой индивидуальной техники в мотоспорте можно достичь, лишь приобщившись к мотоциклу с ранних лет. Победитель первенства РСФСР среди юношей Виктор Арбеков вот уже два года почти не знает поражений. Одна из причин его неизменных успехов состоит в том, что Арбеков с 9 лет возится с мотоциклом.

Кроме представителей Московской области, занявших четыре первых места, остальные участники заезда юношей были неопытными новичками. Они едва одолели трассу. Винить их в том, что они не доросли до ответственных соревнований, нельзя — большинство юношей начали занятия мотоспортом лишь в 16 лет. В таких случаях несколько месяцев уходит на подготовку новичков, а там через полтора года уже кончается юношеский возраст. По-видимому, в автомотоклубах, Домах пионеров и в школах Российской Федерации нужно создать секции юных мотолюбителей. Именно в них должно проводиться начальное обучение с тем, чтобы, получив права, к тренеру попадал уже сложившийся мотоциклист. Тогда на первенствах будут выступать не новички, а подлинные юные мастера.

Система отбора на первенства РСФСР вообще страдает серьезными недостатками. Сортировку заявок, отсев и отбор участников производят тренеры ЦАМКа, которые оторваны от периферии и руководствуются лишь анкетными данными. Поэтому в Курск не попали многие мотоспортсмены, достойные бороться за звание чемпионов.

При нынешнем развитии мотоспорта в РСФСР должен применяться принцип зонального отбора. Чтобы осуществить его, не потребуется даже дополнительных соревнований. В Российской Федерации проводятся межобластные встречи кроссменов, матчи между городами и т. д. Следует только придать этим состязаниям более стройный характер, составить единый календарь и тогда путевку на первенство РСФСР нужно будет получать не из ЦАМКа, а завоевывать в борьбе.

В Курске был проведен любопытный эксперимент. Вне программы первенства по облегченной трассе состоялся заезд, в котором стартовали... мотороллеры. Это было по-настоящему интересное зрелище. Публика увидела острую спортивную борьбу с тактическими уловками, обгонами, бросками на финише и т. п. Победу завоевал слесарь-инструментальщик спортсмен третьего разряда Борис Головин. Ему был вручен специальный приз журнала «За рулем». Стартовавший на мотороллере чемпион РСФСР в классе до 125 см³ мастер спорта В. Шушманов был только седьмым. Оргкомитет соревнований во главе с председателем Курского областного комитета ДОСААФ И. Доценко поступил правильно, поддержав инициаторов этого соревнования.

Почин курян ценен не только тем, что открывает новый путь вовлечения в занятия спортом владельцев машин. Решением ФИМ с будущего года гонки на мотороллерах получают официальное признание и нужно постепенно накапливать опыт в проведении этих новых для нас соревнований.

М. ГРИГОРЬЕВ,
наш спец. корр.

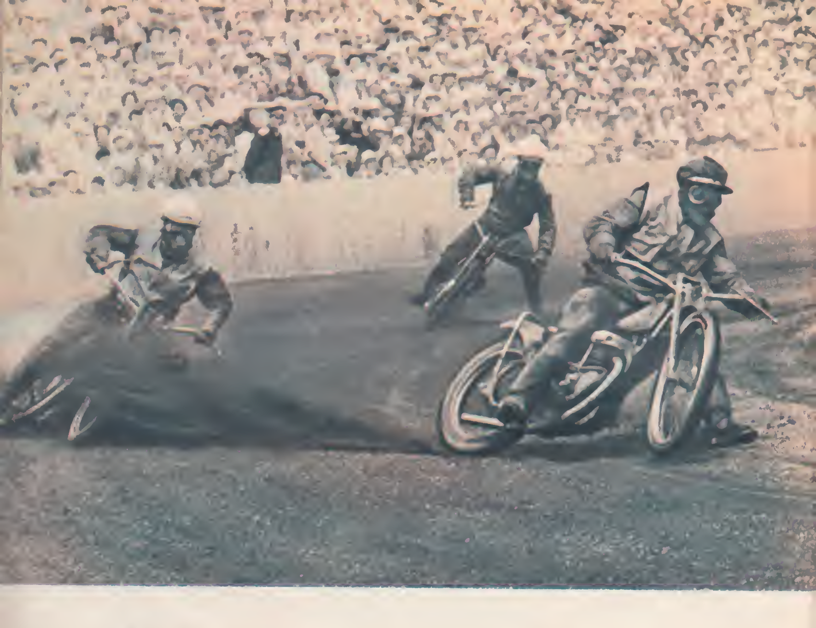
г. Курск.

ЧЕМПИОНЫ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Класс машин	Фамилия	Общество, город
125 см³ Женщины	Г. Лашина	ДОСААФ, Ростов-на-Дону
125 см³ Мужчины	В. Шушманов	ДОСААФ, Курск
175 см³	Б. Кузнецов	«Труд», Ковров
350 см³	И. Березин	ДОСААФ, Калинин
750 см³	Ю. Савин	СКА, Свердловск
750 см³ с коляской	Г. Мотов Д. Попов	СКА, Свердловск

← Мотороллеры на старт! — такая команда впервые прозвучала на первенстве [illegible] старт».





Уроки мастерства

Ровно, Майкоп, Уфа. Июнь 1960 года. Дни острых спортивных поединков на гаревых дорожках между гонщиками Польши, Чехословакии и Советского Союза, дни возмужания советских мастеров, дни крепнущей дружбы.

Три соревнования — три разных результата.

В Ровно преимущество было за советскими спортсменами. Не имея достаточного опыта международных встреч, они все же выиграли гонку. Победитель соревнований Игорь Плеханов набрал 29 очков и показал себя спортсменом международного класса.

В Майкопе польские товарищи взяли реванш. Они заняли четыре призовых места из восьми и продемонстрировали большое тактическое мастерство. Поляки покорили всех своими приемами прохождения поворотов. По сумме двух дней победил Андрей Погожельский.

Уфимские соревнования стали «коронным номером» чехословацких спортсменов. Отличная реакция на старте, исключительно острая езда на поворотах позволяли им добиваться победы в большинстве заездов. В этой встрече Рихард Кварда был вторым, Карел Полак — третьим, Ярослав Махач — четвертым, Антонин Новак — седьмым.

Для советских гонщиков уфимские соревнования были также довольно успешными. Игорь Плеханов занял первое место, Леонид Дробязко — пятое, Виктор Кузнецов — шестое.

После Ровно и Майкопа о наших гонщиках говорили: смелые, отчаянные, неудержимо рвутся к победе. После Уфы к этой характеристике можно добавить: успешно постигают тактическое мастерство соперников, стали лучше ориентироваться в сложных ситуациях.

Совсем недавно этого не было. Обычно наши спортсмены обходили своих соперников не там, где это наиболее выгодно, а где придется. Не обладая умением виртуозно проходить вираж, они часто упускали, казалось бы, явную возможность победить.

Первую заявку на тактическую зрелость сделал Борис Самородов. Вначале лидером пятого заезда, где стартовали три польских гонщика, был умелый Януш Костеляк, предложивший очень высокий темп. Советский спортсмен принял его. Он внимателен, сосредоточен, он настойчиво ищет наиболее удобный момент для обгона и находит его. Мгновенный бросок мотоцикла Самородова следует по внутренней бровке, как раз в тот момент, когда лидер собирался принять «удар» справа. Победа, большая серьезная победа!

Своим блестящим выступлением Б. Самородов как бы подал сигнал к наступлению советских спортсменов. В одиннадцатом заезде прекрасный маневр

сделал Леонид Дробязко. Вначале он шел, не делая попыток обойти соперника и тем самым усыпляя его бдительность. Но на выходе из второго виража Дробязко неожиданно вышел вперед и вырвал победу, вырвал продуманно, методично, красиво. Подобный же маневр с неменьшим блеском провел в тринадцатом заезде Игорь Плеханов, опередивший Павла Мировского (Польша), лидировавшего до последнего виража.

Прошедшие соревнования были большим шагом вперед для наших гонщиков. Они несомненно возмужали и уже составляют довольно серьезную конкуренцию опытным зарубежным спортсменам.

Но бить в барабаны и кричать «ура» пока что рано. Наши мотоциклисты еще уступают польским и чехословацким как в техническом, так и в тактическом мастерстве. Пока еще очень велика разница в результатах ведущей группы наших спортсменов и, так сказать, ее второго состава.

Для примера возьмем наиболее благоприятно сложившиеся для нас старты в Ровно. Там мы имели 1—3—5—7 места. В сумме — 86 очков. Гонщики Польши набрали 69, чехи — 57. Второй состав советских гонщиков имел 27 очков. В среднем советские спортсмены получили на каждого из восьми всего лишь по 14 очков. А ведь в этот расчет не вошли четыре запасных гонщика. Другая картина у поляков — на каждого из них падает по 17 очков. Причем зарубежные гости приехали к нам не лучшим своим составом.

Нельзя считать случайной и нашу майкопскую неудачу. Лидеры соревнований в Ровно И. Плеханов и Л. Дробязко сумели занять здесь соответственно лишь седьмое и восьмое места. Сказалась привычка к мягкому грунту, более узкая дорожка.

Вызывает опасение и другое. Для участия в состязаниях нашим спортсменам приходится порой делать длинные, утомительные переезды из одного города в другой, причем в весьма короткие сроки. Гонщики не успевают отдохнуть, и это сказывается на результатах. Думается, что не следует слепо копировать опыт зарубежных друзей. Ведь одно дело семи-восьмичасовые переезды, другое — находиться в пути трое-четверо суток. Между состязаниями должны непременно быть хотя бы недельные интервалы.

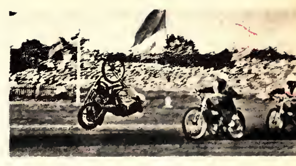
До сих пор мы говорили о спортсменах, об их победах и поражениях. Но мотоциклетные гонки — особый вид спорта. Здесь победа зависит не только от самого участника. Результат гонщика зависит и от того, как «чувствует» себя его машина, насколько удобна форма, которую он надел, как подготовлен мотодром. Короче, его успех зависит от заботы, внимания и усилий многих людей. А с этим у нас не всегда бывает благополучно. Пока что остается острой проблема запасных частей к мотоциклам «ЭСО», на которых выступают наши гонщики. И порой советские спортсмены, участвующие в ответственных состязаниях, очень ограничены в дисках сцепления, клапанных пружинах, клапанах, поршневых кольцах, которые часто выходят из строя. Наши гонщики не имеют в достаточном количестве таких атрибутов спортивной формы, как мотоботы, подлокотники, наколенники, очки.

Несколько слов о мотодромах. Спортивная общественность с радостью узнала о постройке гаревого трека в Майкопе. Но для проведения больших соревнований он еще не приспособлен. Старт здесь находится в 50—60 метрах от парка. Выезжая на дорожку, гонщики не успевают даже как следует прогреть машину и принять должную посадку. Зато после финиша им приходится преодолеть более трехсот метров, прежде чем они попадут в парк.

* * *

Советские гонщики приближаются к международным рубежам в гаревом спорте. Это наглядно показали состязания в Ровно, Майкопе, Уфе, об этом красноречиво говорят высказывания наших друзей.

И пусть будет побольше таких замечательных встреч. Пусть станет еще крепче дружба Игоря Плеханова и Ярослава Махача, Леонида Дробязко и Андрея Погожельского. Пусть снова и снова звучат над нашими мотодромами гимны Польши и Чехословакии. Пусть продолжается дружеский спор опыта, смелости и мастерства.



Бывает и так. Польский гонщик Станислав Кайсер неудачно взял старт.
Фото Е. ШУЛЕПОВА.

Г. ЧЕРКАССКИЙ,
судья всесоюзной категории, главный судья соревнований;
Л. НЕЧАЕВА,
зав. отделом спорта газеты «Ленинец», Башкирская АССР.



ПЕРЕМЕНЫ ПОРАЗИТЕЛЬНЫ

Владимир ЛАНГЕР,
руководитель спортивной делегации Чехословакии.

Летом прошлого года советские гонщики приезжали в Чехословакию для участия в соревнованиях по гаревой дорожке. Тогда они были еще малоопытны и имели серьезные погрешности в технике. Другое дело теперь. Мы ждали всего, но не такого бурного, такого поразительного роста. На этот раз в их лице мы встретили сильных соперников, которые мало в чем уступают лучшим зарубежным мотоциклистам.

На мой взгляд, Игорь Плеханов уже сейчас может с успехом участвовать в любых международных соревнованиях. Заметно вырос и другой советский гонщик — мастер спорта из Одессы Леонид Дробязко. Их смело можно назвать советскими асами.

Встречи в Майкопе, Ровно и Уфе укрепили не только спортивные, но и дружественные связи гонщиков трех стран. Скоро советские спортсмены приедут в Чехословакию, да и мы еще не раз побываем в вашей гостеприимной стране.

До новых встреч, друзья!

ПРОБУЙТЕ СИЛЫ НА ЗАРУБЕЖНЫХ МОТОДРОМАХ!

Ростислав СЛОВЕЦКИЙ,
руководитель спортивной делегации Польши.

Советские спортсмены неплохо выступали в Ровно, но их уфимский старт был еще более удачным. Я имею в виду не количество призовых мест, а возмужание спортсменов, их тактическую зрелость.

Ваши мастера Игорь Плеханов, Леонид Дробязко, Виктор Кузнецов и Борис Самородов не довольствуются так называемой силовой борьбой на дистанции, они отлично ориентируются в сложных, запутанных моментах гонок.

Очень эффективным был финиш 13 и 11 заездов у Плеханова и Дробязко во второй день уфимских состязаний. По выходе из последнего виража, когда их соперников отнесло на внешнюю сторону дорожки, они мгновенно выбрали место обгона и блестяще опередили лидеров заезда, обманув их умным тактическим маневром. Подобных моментов было немало.

Я уверен, что если бы советские гонщики имели больше встреч с сильным противником не только на собственных, но и на зарубежных мотодромах, то их спортивное мастерство совершенствовалось бы еще быстрее.

В Ровно и Уфе дорожка была мягкая и на ней ваши спортсмены выступали успешно. Майкопские же соревнования прошли для них менее удачно, потому что стартовать приходилось по дорожке с жестким покрытием. Мне кажется, что такое однобокое воспитание очень вредит гонщикам. Попав в несколько необычные условия, они проигрывают, несмотря на хорошую спортивную форму. Вывод один — надо стараться чаще участвовать в международных гонках, пробовать свои силы на любых дорожках. Тогда ваши спортсмены станут неуязвимыми.

Коротко о состоянии гаревого спорта в нашей стране. В Польше имеется 35 гаревых дорожек и двадцать специальных клубов. Они существуют лишь на доходы, которые получают от продажи билетов на гаревые гонки.

Соревнований мы обычно проводим очень много: около трехсот шестидесяти только на командное первенство страны; всего же — около пятисот в год. Это позволяет гонщикам длительное время сохранять хорошую спортивную форму.

ВОТ ОНИ, РЕЗЕРВЫ МОЩНОСТИ!

Подготовка мотоциклетного двигателя*

КАРТЕР

В двухтактном двигателе картер обеспечивает подачу рабочей смеси в цилиндр. Вот почему он не должен пропускать газы — это отрицательно сказывается на работе двигателя и приводит к снижению мощности.

Для большей герметичности обе половинки картера после разборки проверяют на плите и притирают. Между ними ставят бумажную прокладку, а еще лучше — тонкую шелковую нитку. Внутренние полости картера полируют. При механической обработке нужно следить за совпадением каналов картера и цилиндра.

Иногда наружные обоймы подшипников во время работы провертываются в посадочных гнездах. Для устранения этого дефекта необходимо проверить соосность отверстий и развернуть их под подшипник. Чтобы посадка наружной обоймы в гнезде была тугой, ее надо омеднить или хромировать по наружному диаметру. Если и это не дает желаемого результата, следует вставить либо бронзовую, либо стальную втулку и запрессовать подшипник.

Как известно, в картер помещают коленчатый вал в сборе, при этом зазор между картером и щеками вала с каждой стороны равен 0,5—0,7 мм. Установка подшипников коленчатого вала должна обеспечивать легкое вращение последнего. Для этого предварительно наружные обоймы роликовых подшипников подшлифовывают по внутренней беговой дорожке. В целях обеспечения герметичности между подшипниками устанавливают армированные самоподжимающиеся или специальные лабиринтные сальники. Пространство между ними рекомендуется заполнять солидолом.

Снаружи картер должен быть очищен от грязи и других наслоений, так как они уменьшают коэффициент теплоотдачи, что приводит к снижению наполнения картера свежей рабочей смесью.

Авторы ряда книг о подготовке мотоциклов к соревнованиям советуют для увеличения степени сжатия ставить в картере (между маховиками) полукольца. Эта рекомендация ошибочна и, как показали исследования, не дает положительных результатов.

* Окончание. Начало см. № 7.

КОЛЕНЧАТЫЙ ВАЛ

Перед установкой коленчатого вала его предварительно с точностью до 0,01 мм проверяют на биение полуосей (с помощью индикатора на токарном станке). Это является непременным условием надежной работы коленчатого вала на высоких оборотах. Чтобы при вращении его уменьшить гидравлические потери, щеки (маховики) рекомендуется закрывать специальными алюминиевыми дисками. Последние должны быть утоплены в маховиках, а не выступать из них. С помощью прокладок, клея и винтов добиваются того, чтобы диски герметически закрывали углубление щек. Затем (для уменьшения сопротивления при вращении) щеки коленчатого вала желательно отполировать.

ПОРШЕНЬ

Потеря мощности от трения поршня по цилиндру составляет 65 проц. всех потерь на трение. Следовательно, при доводке двигателя необходимо обратить особое внимание на правильный подбор поршня и улучшение условий его работы в цилиндре. Для этого нужно максимально сократить площадь трущихся поверхностей и улучшить их качество, правильно подобрать зазоры между поршнем и цилиндром, уменьшить высоты и улучшить качество поршневых колец, а также применять хорошие сорта масел, входящих в горючую смесь.

Значительные потери от трения поршня могут происходить вследствие неверного подбора его размеров и возможных перекосов. Правильно подобранный поршень после приработки имеет равномерную поверхность матово-серого цвета.

А
В
В
С
Д

Рис. 1.

При подготовке поршня зачищают места, где есть следы задиров и шероховатостей. Зазор между поршнем и зеркалом цилиндра в среднем не должен превышать определенных величин. На рис. 1 показаны зазоры в полостях А (0.35 ÷ 0.40 мм), В (0.25 ÷ 0.27 мм), С (0.20 ÷ 0.22 мм) и Д (0.7 ÷ 0.8 мм).

Способ установки поршневого пальца в бобышках поршня и в верхней головке шатуна оказывает большое влияние на плавность работы поршня, а также на износ пальца, бобышек и втулки головки шатуна. Поршневой палец должен быть прочным и жестким. В спортивных двигателях применяются «плавающие» пальцы, которые должны входить в бобышки от небольшого усилия руки (при температуре 20°). Величина зазора здесь — 0,01 мм, а между пальцем и втулкой верхней головки шатуна —

Наши реплики ● Наши реплики ● Наши реплики

РЕКЛАМА И БЕЗОТВЕТСТВЕННОСТЬ

«Завтра у деревни Передельцы (26-й километр Киевского шоссе) состоится автомобильный кросс. В нем будет разыграно лично-командное первенство МГС ДСО «Труд», МГС ДСО «Спартак» и горкома профсоюза...

...В состязаниях, кроме москвичей, будут выступать спортсмены-автомобилисты города Риги *.

Старт кросса в 11 часов».

Афиши и объявления подобного рода были расклеены по всему городу, напечатаны во многих московских газетах, вывешены на автобазах и в таксомоторных парках.

Сотни пригласительных билетов были разосланы любителям автомобильного спорта. Организаторы соревнований позаботились даже о пропусках на автомобили (впрочем, как потом выяснилось, к месту старта пропускали и без них). Корреспонденты радио, кино, телевидения и печати были приглашены, чтобы осветить эти соревнования.

* Рижане выступали вне конкурса.

Часто организаторов спортивных мероприятий упрекают в плохой рекламе предстоящих соревнований. На сей раз она превзошла все ожидания. И не удивительно, что в живописном уголке Подмосковья собралось свыше 10 тысяч зрителей, чтобы наблюдать эту интересную борьбу сильнейших автомобилистов столицы.

Стрелка часов приближалась к 11, а на стартовой площадке... не было и половины автомобилей участников.

— В чем же дело? — недоумевали зрители.— Уж не заблудились ли спортсмены на просторах Киевского шоссе?

Заблуждение имело место, но несколько иного рода. Как оказалось, заблуждались организаторы соревнований, посчитавшие, что автомобильный кросс можно проводить без соответствующей подготовки, проверки трассы и пр. В результате не было договоренности с милицией, мост на трассе грузовых автомобилей оказался разобранным...

Старт грузовым автомобилям был дан с опозданием на... 5 часов и 15 минут. Из-за недостатка времени главная судейская коллегия ограничила количество кругов — вместо трех участники прошли лишь два (по 27 км). Трасса соревнований была очень длинной. Даже легковые автомобили (шедшие 4 круга по 20 км) появлялись перед зрителями лишь через полчаса, а когда с дистанции сошло 10 автомобилей, соревнования стали еще менее интересными.

Вызывает удивление тот факт, что к соревнованиям были допущены легковые автомобили — это явно противоречит новым установкам ФАМС. К тому же, большая часть легковых машин или совсем не дошла до финиша или финишировала со значительными повреждениями.

Плохо обстояло дело и в классе грузовых автомобилей. Многие из них получили настолько значительные повреждения, что дальнейшая их эксплуатация возможна лишь после капитального ремонта.

В заключение следует отметить, что судейская коллегия была укомплектова-

0,05 мм. Если при разборке двигателя будет замечено, что на пальце появились цвета побежалости (синеватый оттенок), его следует заменить новым.

Необходимо также правильно подбирать поршневые кольца и следить за тем, чтобы они плотно прилегали по всей поверхности зеркала цилиндра. В рабочем положении в замке кольца зазор должен быть в пределах 0,2 ÷ 0,35 мм.

Некоторые мотоспортсмены, имеющие недостаточный опыт подготовки двигателя, стремятся уменьшить зазор в замке колец. Это часто приводит к очень быстрому изнашиванию перемычки между выхлопными окнами. Значительное повышение износоустойчивости поршневых колец достигается путем хромирования поверхности первого компрессионного кольца. Для лучшей приработки колец применяется лужение, фосфатирование, оксидирование их рабочей поверхности.

ГОЛОВКА ЦИЛИНДРА

Головка цилиндра, форма и конструкция камеры сгорания оказывают большое влияние на степень сжатия, а следовательно, и на мощность двигателя.

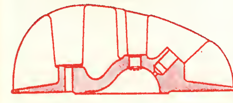


Рис. 2. Конструкция цилиндра с вихревой камерой сгорания.

С увеличением степени сжатия до определенного предела повышается и мощность двигателя. Но одновременно возрастает склонность двигателя к детонации. Чтобы избежать этого, следует применять топлива с повышенными антидетонационными качествами.

При конструировании двигателя форму камеры сгорания стремятся сделать компактной, без искривлений. Это повышает эффективность сгорания рабочей смеси. Широкое распространение получила сферическая камера сгорания, применяющаяся на мотоциклах ИЖ-57.

Ныне все более популярными становятся так называемые вихревые камеры сгорания (рис. 2). Они применяются на новых усовершенствованных двигателях ИЖ-60-2М, ИЖ-Ю, ИЖ-240М. Преимущество вихревой камеры состоит в том, что при достижении поршнем ВМТ смесь с большой силой выталкивается из зазора, образуя сильное завихрение. Это улучшает процесс сгорания.

Новая камера снижает также склонность двигателя к детонации, ибо вся рабочая смесь концентрируется здесь как бы в меньшем объеме, быстрее сгорает и более интенсивно, чем в сферической, омывает днище поршня, а следовательно, и внутреннюю поверхность головки цилиндра. Поэтому в такой камере почти не появляется нагар, а он, как известно, также вызывает детонацию.

При одной и той же степени сжатия мощность двигателя с вихревой головкой выше, чем двигателя со сферической головкой. В связи с улучшением процесса сгорания в новой камере требуется несколько уменьшить опережение зажигания.

Перед подготовкой к соревнованиям оребрение головки нужно очистить от грязи и пыли и проверить состояние резьбы под свечу. Чтобы уменьшить отложение нагара, необходимо хорошо отполировать поверхность камеры сгорания.

Степень сжатия двигателя можно увеличить подрезкой головки. Устанавливая ее на двигателе, надо обеспечить хорошее уплотнение стыка с цилиндром; это достигается либо с помощью латунной прокладки, либо специальной обработкой торца цилиндра.

КАРБЮРАТОР

От регулировки карбюратора зависит приемистость и мощность двигателя. Подготовка к соревнованиям этого узла мотоцикла — работа сложная и трудоемкая. Она требует учета многих факторов. Главными из них является характер предстоящих соревнований, предполагаемые дорожные и атмосферные условия.

На двигателях спортивных мотоциклов ИЖ-57 установлен карбюратор К 28-Б с диаметром диффузора 27 мм (его распылитель имеет внутренний диаметр 2,2 мм). Для многодневных и кроссовых соревнований регулировка карбюратора производится при наличии воздухофильтра, а для шоссейно-кольцевых соревнований без него.

С целью повышения мощности двигателя, предназначенного для кросса и шоссейно-кольцевых соревнований, его можно снабдить двумя карбюраторами.

Наилучшие результаты по мощности и приемистости получаются при использовании специального спортивного карбюратора К-99, разработанного в Ленинградском ЦКБ топливной аппаратуры. Этот карбюратор, имеющий диффузор от 27 до 34 мм, был описан в журнале «За рулем» (№ 2, 1960 год).

Серьезное внимание следует уделить также подготовке воздухофильтра, от состояния которого зависит работа двигателя и его износоустойчивость. Фильтр должен обладать незначительным сопротивлением и обеспечивать хорошую очистку воздуха от пыли. Наилучшим является воздухофильтр с контактномасляной ступенью. Перед началом соревнований следует аккуратно очистить приемник от накопившейся пыли и тщательно промыть его.

На работу двигателя большое влияние оказывает правильный подбор запальных свечей, момента опережения зажигания и некоторые другие факторы. Чем больше степень сжатия, тем меньше должен быть угол опережения и с тем большей тепловой характеристикой ставятся свечи зажигания. Для степени сжатия порядка 7—8 свеча должна быть поставлена с калильным числом 240—260, а при 9 и выше — 270—300.

Таковы вкратце самые общие пути выявления резервов мощности мотоциклетных двигателей.

Инж. Н. СЛЕСАРЕНКО.

г. Ижевск.

Наши реплики ● Наши реплики ● Наши реплики

на недостаточно опытными людьми. Главный секретарь, например, только спустя неделю смог окончательно подвести итоги соревнования. Поэтому ни газеты, ни студия телевидения, ни киностудия не смогли своевременно информировать читателей и зрителей о результатах соревнований.

Так, широко разрекламированное соревнование из-за безответственности его организаторов превратилось в образец того, как не нужно проводить автомобильные кроссы.

В. ЕГОРОВ,
мастер спорта.

НИ ДЛЯ СПОРТСМЕНОВ, НИ ДЛЯ ЗРИТЕЛЕЙ...

Воскресный июньский день. То припекает горячее летнее солнышко, то его закрывают набежавшие облака.

В такие дни зрители охотно посещают соревнования. Почему же живописные окрестности деревни Путилково, где проводилось первенство Москвы по мотокроссу 1960 года, собрали очень мало народа?

Организатор соревнований — Московский автомотоклуб ДОСААФ — вовсе не позаботился о зрителях. Это крупное спортивное мероприятие будто держалось в строжайшем секрете: во всем городе не было ни одной афиши, оповещающей о первенстве. Перед счастливчиками, которым довелось узнать о нем, вставала проблема: как добраться до места? Ведь Путилково с Москвой соединяет лишь один автобусный маршрут. Поэтому, естественно, основным контингентом зрителей были обладатели собственного транспорта да жители ближайших деревень.

Не позаботившись привлечь любителей спорта, организаторы соревнований ничего не сделали и для того, чтобы зрителям было удобно. Трасса первенства была очень длинной (круг — 5,1 км) и плохо просматривалась, голос радиоинформатора удавалось слышать лишь тем, кто находился вблизи стартовой прямой и большинству оставалось лишь гадать, кто из гонщиков идет впереди. А это было нелегко, так как в одном заезде участвовали и асы и зеленые новички. Мастера обходили их на один-два круга и создавалась невообразимая путаница.

Любопытную оценку дал кроссу известный спортсмен и тренер Г. Фомин, который был радиоинформатором на этих соревнованиях. Он отметил рост мастерства ряда спортсменов, успешное овладение ими современными способами езды, но в то же время вынужден был признать, что система зачета, при которой в одном заезде стартовали и мастера, и новички себя не оправдала. Дело в том, что трасса оказалась слишком легкой для ведущих гонщиков столицы и очень тяжелой для начинающих спортсменов.

Мотокроссы с участием лучших гонщиков столицы проводятся крайне редко. А зря. Следует только выбирать трассу ближе к Москве с кругом в 1,5—2 км, интересную для спортсменов и удобную для зрителей.

С. РУМЯНЦЕВ,
зритель.

Яромир Чижек

ГОТОВИТ СМЕНУ

Наблюдая нашего лучшего гонщика Яромира Чижека в кроссе, некоторые вздыхают: «Мне бы так ездить!»; другие горячатся: «Был бы у меня такой мотоцикл, я бы показал!»; третьи от восхищения не находят слов.

Совершенство машины и водительского искусства ставят Чижека на голову выше многих спортсменов-мотоциклистов не только Чехословакии, но и других стран, делают его в глазах людей крылатым чудом. Между тем мало кто знает об истоках его редкостного мастерства.

Недавно я застал Чижека в одном из пражских спортивных залов за странным занятием. Он тренировал на одноколесном велосипеде паренька лет 14, время от времени показывая ему разные приемы. Когда я спросил, не в цирк ли они готовятся, Яромир весело рассмеялся. Оказалось, мой вопрос, как говорят, попал в точку.

Лет 15 назад, когда теперешний заслуженный мастер был всего-навсего заядлым велосипедистом, в городок Чаковнцы, где он жил, приехал цирк. Мальчик попал на представление. Ни звери, ни клоуны его не заинтересовали. Но как только на манеже появились артисты на одноколесных велосипедах — Яромир затаил дыхание.

Номер так его взволновал, что ночью он плохо спал. А на другой день с утра принялся что-то мастерить из старого разбитого велосипеда. Снял переднюю вилку, выпрямил. Починил одно колесо. Достал длинную ось и две обоймы для подшипников. Приладил педали, седло. Одноколесный велосипед скоро был готов.

«Уж не собирается ли Чижек циркачом стать, — удивлялись соседские мальчишки, — иначе зачем ему эта странная машина. На ней не удержишься, если и сядешь».

Для Яромира же весь интерес как раз и заключался в том, что удержаться на колесе было действительно очень трудно. Много дней провел он у забора и у дерева, прежде чем «трюк», наконец, удался. Оказывается, садиться нужно было не сверху и не сбоку, а немного отступя назад, чтобы колесо как бы подъехало под тебя. И вот мальчик уже балансирует верхом. Сперва на месте, затем проезжает метр, два, десять. Поворачивается. Едет задом...

С тех пор Чижек не перестает тренироваться на таком велосипеде. Приучает к этому он и своих юных воспитанников.

Для чего?

— Когда я научился ездить на мотоцикле, стал выступать в кроссах — объяснил мне Яромир, то понял, чем обязан своему одноколесному другу. На бездорожье мотоцикл бросает то влево, то вправо. На гати, ухабах, камнях трудно балансировать на двух колесах, которые катятся здесь под разными углами. «Выдернутая» же на заднее колесо машина преодолевает сопротивление лишь под одним углом. Отсюда — больше устойчивости, выше скорость, меньше риска.

Чижек постоянно упражняется в езде по пересеченной местности на заднем колесе мотоцикла. Он может проехать так несколько десятков метров!

— Наверное, для этого нужно быть физически очень сильным? — не удержался я от вопроса.

— Любой спортсмен должен быть физически развит, — возразил Яромир. — Но в современном мотоспорте, когда почти всю дистанцию проходишь стоя на подножках, а местами и на одном колесе, основная нагрузка ложится на руки и плечи. Поэтому своим питомцам я советую больше заниматься с гантелями. В то же время я знаю гонщиков с торсами борцов, но ездят они нерасчетливо и более слабые их обгоняют. В кроссе берут не только силой, но и головой.

— Говорят, с мотоцикла надо уметь падать. Это что, искусство?

— Искусство? — Яромир покачивает головой. — Все зависит от ситуации и индивидуальности спортсмена. А главное — не поддаваться страху, не терять голову.

Знаю по своему опыту: чем больше раз падал гонщик, тем увереннее он себя чувствует на дистанции. Его уж ничто не остановит. «Бесстрашие» воспитывается постепенно, наравне с мастерством. Тут важно не браться за большое, не решив малого. А решил — не останавливайся на достигнутом.

Взять хотя бы парнишку, которого я сейчас тренировал. Он отлично ездит на велосипеде по любой местности. И на своем 50-кубовом мотоцикле храбро выделывает все, что хочет: через канавки прыгает, на заднем колесе метров 30 проезжает. Но ему уже пора переходить на более мощную машину, которую бы он больше уважал и не решался сразу давать полный газ...

— А что вы скажете о некоторых молодых гонщиках, которые считают, что победы надо добиваться любой ценой?

— Таких я тоже встречал. Они твердят, что готовы разбиться, но выиграть. На мотоцикле я наездил уже 3/4 миллиона километров, но разбиваться не желаю.

Прощаясь с Яромиром, я поблагодарил его за то, что он так щедро раскрыл передо мной свои спортивные секреты.

— Секреты... — мой собеседник на секунду задумался. — Ездить нужно с умом и с любовью к делу, тогда придет все остальное, — вот, пожалуй, основной «секрет». Я, например, всей душой люблю мотоспорт и буду ездить на мотоцикле, выступать на соревнованиях даже тогда, когда перестану быть в числе лучших гонщиков Европы.

АДОЛЬФ КУБА.

г. Прага.

Один из учеников Чижека на тренировке.






10 000 КИЛОМЕТРОВ С ФАНЕРНЫМИ ДИСКАМИ

Самое «больное место» мотоцикла К-175 — ведущие пластмассовые диски сцепления. Сколько неприятностей имеют из-за них владельцы этих мотоциклов! У моей машины, например, они вышли из строя уже после 2000 км пробега. Причина — срезание выступов.

Попытка купить диски или выписать их через Роспосылторг не увенчалась успехом. В каталоге запчастей к мотоциклу К-175 ведущих дисков вообще нет.

Что было делать? Не ставить же новый мотоцикл в сарай? И вот тогда пришло решение — попытаться изготовить их самому из отходов водостойкой прессованной фанеры.

Учитывая, что диск работает в масляной ванне иногда при довольно высокой температуре, я проверил фанеру на стойкость к маслу, нагретому до 70°. Только убедившись в маслостойкости материала, я приступил к изготовлению дисков.

Толщина фанеры 5—6 мм значительно превышала требуемую, но это не помешало получить хороший диск (рис. 1). Кратко расскажу, как этого можно достичь.

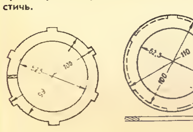


Рис. 1 Рис. 2.

При помощи циркуля и линейки надо на фанеру нанести разметку диска (рис. 2), а затем обычным лобзиком выпиливать его по наружному контуру, делая припуск по ширине и высоте выступов. Затем следует закрепить заготовку на деревянном бруске гвоздиками без шляпок и опиливать ее до необходимой толщины — 2,7 мм рашпилем, который создает шероховатую поверхность, благоприятно влияющую на работу дисков. После этого выпиливается внутренний контур и выступы диска.

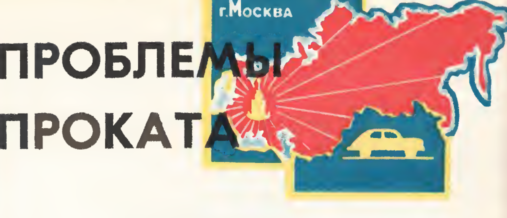
Обработав выступы диска до нужных размеров, круглым драчевым напильником пропиливают маслосливные канавки.

Фанерные диски проработали на моем К-175 все лето, осень и зиму 1959 года. Безотказно работают они и сейчас. За все это время мотоцикл прошел 10 000 километров.

Э. КОЛУПАЕВ.

Свердловская область.

ПРОБЛЕМЫ ПРОКАТА



Пленум ЦК КПСС обращает особое внимание на развитие общественных форм использования машин бытового назначения — автомобилей, стиральных машин, пылесосов и других видов техники. В этих целях необходимо продолжать работу по созданию прокатных пунктов бытовой техники и улучшению их деятельности.

(Из постановления июльского Пленума ЦК КПСС)

(Рейд бригады „За рулем")

История проката для огромного большинства районов нашей страны началась всего несколько месяцев назад.

К началу года количество станций, где автолюбитель мог взять машину напрокат, исчислялось буквально единицами. А сейчас их сотни. Только в столице работают четыре прокатных пункта; они открыты и в Свердловске, и во Львове, и в Костроме — во многих городах страны.

О чем говорит быстрое развитие этого вида обслуживания населения?

Прежде всего о том, что решение проблемы «автомобиль — массам» найдено, что система проката является весьма рациональным способом использования легковых автомобилей, что она завоевала себе право на жизнь.

Прокат — дело новое, сложное и, как выразился один из руководителей Управления таксомоторных парков Москвы Н. Я. Дубах, в какой-то степени «еще туманное».

Что же застилает горизонты проката?

НОЧНЫЕ БДЕНИЯ

Ранним утром летнего субботнего дня мы подъехали к воротам прокатного пункта 12-й автобазы, расположенного у Киевского вокзала столицы. В очереди перед плакатом «На сегодня автомобили на прокат все выданы» стояло человек тридцать. Их усталый, помятый вид, хмурые, небритые лица говорили о том, что этим абонентам станции пришлось провести бессонную ночь.

Так оно и оказалось. Взволнованно, перебивая друг друга, автолюбители начали невеселый рассказ о том, как еще в пятницу записались на очередь, как дежурили день и ночь напролет, «отмечались» каждые три часа, надеясь получить автомобиль для воскресных поездок. А утром... Утром из ворот станции вышло всего девять автомобилей.

— Смотрите, что получается, — нервно жестикулируя, сказал молодой человек, отрекомендовавшийся работником Мосфильма А. Я. Киреевым. — На станции, говорят, полно автомобилей, а мы стоим здесь ночами и — никакого толку. Меня семья дома ждет, собирались переехать на дачу. Проще, видно, было нанять обычное такси!

— А разве нельзя заказать автомобиль по телефону?

— Я звонил на станцию вчера в восемь утра, — подхватил вопрос шофер-профессионал В. И. Романов. — Попросил принять заказ. Диспетчер сказал, что прием заказов начинается только с девяти утра. Ровно в девять оказалось, что все заказы «уже приняты».

Надо отметить, что очереди за машинами есть и в других прокатных пунктах столицы. Особенно велики они, понятно, в предвыходные дни, но и в будни дело обстоит не намного лучше. Мы побывали на некоторых базах в понедельник — самый «тихий» день. И что же? Всюду нас встречала та же табличка — «Выдача автомобилей закончена»...

Когда в 1956 году в Москве начал действовать первый пункт проката, он имел 29 автомобилей, которыми пользовались 724 клиента. Один автомобиль приходился в среднем на 25 человек. Сейчас число абонентов возросло до 18 тысяч. И, как нам сообщили в Управлении таксомоторного транспорта Москвы, книжечки, дающие право пользоваться прокатом, ежедневно получают 80—100 человек. Автомобилей же выпускается на линию всего лишь около 450, т. е. один на 40 человек.

Недостаточные темпы роста парка по сравнению с увеличением числа абонентов ощущаются так остро, что среди работников проката стали раздаваться голоса о необходимости хотя бы временно прекратить регистрацию клиентов. Допустима ли эта мера? Нам думается, нет: прокат автомобилей — это самый перспективный вид использования легковых машин, за ним будущее. И закрывать людям дорогу к автомобилю даже временно было бы неразумно.

На наш взгляд, есть более рациональные пути улучшения дела. Один из них — передача в прокат бывших персональных автомобилей, в том числе и тех, которые скрываются под маской «специальных», «технических» и т. д., а выполняют прежние функции.

Необходимо также ускорить оборачиваемость машин путем улучшения профилактики и текущего ремонта



Фото Ю. Почепцова.





В то время, когда у ворот прокатных станций скапливаются очереди абонентов, в их боксах стоят десятки вполне исправных автомобилей. На ветровом стекле одних белеет надпись «заказ», другие... несколько недель простаивают, потому что в Управлении таксомоторного транспорта никак не могут оформить документацию.

«ПОЧЕМУ Я ВЕРНУЛСЯ НА БАЗУ»

Не успел вахтер 12-й автобазы закрыть ворота за последним «счастливчиком», выехавшим на прокатном автомобиле, как снова пришлось их открывать. Вернулась машина ГАЗ-69 № 63-24. Около трех часов потратил перед рейсом абонент Н. Смирнов вместе с механиками на то, чтобы устранить люфт передних колес, и вот — снова неисправность: перегревается двигатель.

Вслед за ГАЗом машина техпомощи притащила на буксире «Волгу» № 27-62 с заклинившимся ручным тормозом. Ее расстроенный водитель рассказал, что два дня назад он заказал автомобиль по телефону с доставкой на дом. Не дождавшись машины, он поехал сам на автобазу и после долгих препирательств получил невымытый и, как оказалось, неисправный автомобиль.

Так обстоит дело не только на 12-й автобазе. Часто возвращаются с линии и автомобили других прокатных пунктов.

На 6-й автобазе мы осмотрели три автомобиля, подготовленные к выпуску на линию. У «Победы» № 98-73 рулевое колесо было затянуто сверх нормы, провод цепи высокого напряжения вылетел из клеммы катушки зажигания, не было электролита в банках аккумуляторной батареи, плохо убран салон автомобиля. Целый ряд неполадок нашли мы и в автомобилях ГАЗ-69 № 19-41 и № 98-73.

На автобазе № 5 мы увидели такую сцену. Группа людей обступила «Победу» № 57-50. Все абоненты, а их в этот момент на базе было много, отказывались от совсем «нового» автомобиля, только что вышедшего из ворот ВАРЗа после капитального ремонта. Документы автомобиля были в порядке. Паспорт был подписан начальником ОТК завода. ГАИ Кировского района Москвы три дня назад выдало на эксплуатацию автомобиля технический талон.

Тем не менее абоненты обнаружили у «Победы» такие дефекты: значительный люфт рулевого управления и сочленений карданного вала; двигатель не развивает полных оборотов и перегревается; «провалы» педали газа; нет сетки вентиляционного клапана и зеркала заднего вида.

Многие из этих дефектов — следствие того, что парк прокатных автобаз комплектуется в основном из старых автомобилей. Так, например, на 5-й автобазе все автомобили получены либо с ВАРЗа, либо с других автобаз.

О качестве варзовских автомобилей можно судить хотя бы по приведенному примеру. Что же касается 25 автомобилей, переданных с 12-й автобазы, то приходится только удивляться решению Управления таксомоторного транспорта, которое перевело с одной прокатной базы на другую совершенно изношенные автомобили с утильными аккумуляторами и шинами, без инструмента.

Сильно изношены и находятся в совершенно неудовлетворительном техническом состоянии прокатные автомобили и на других автобазах. Из 180 машин, которые мы осмотрели в гаражах, многие требовали ремонта.

Если же в прокат случайно попадают новые автомобили, то долго они там не задерживаются — их забирают в таксопарки. Так, более десяти вполне исправных «Волг» директор 12-й автобазы Бондарев взял из проката для обслуживания государственных учреждений.

Большинство дефектов, выявляемых у автомобилей, можно было бы устранять на базах. Но эти хозяйства не имеют поточных линий даже для ТО-1. Качество ремонта и обслуживания машин для проката никто не контролирует, заявки на их ремонт нередко не выполняются. Даже заказанные для длительных поездок автомобили готовятся зачастую плохо. Так, вернулся «домой» с массой мелких недоделок новый «Москвич» № 79-74. Предназначенную для месячной поездки «Волгу» № 74-21 пришлось после проверки отправить в текущий ремонт.

Кстати, о текущем ремонте. Нередко он превращается в фикцию. Вот один из примеров. На ГАЗ-69 с номером 74-68 (12 автобаза) лопнула стяжная пружина тормозного барабана. Слесари сняли ее, собрали колесо и, не поставив новой пружины, отправили автомобиль в прокат.

Для улучшения технического состояния прокатных автомобилей необходимо на всех базах ввести поточное обслуживание, организовать посты диагностики, лучше оборудовать посты приема и сдачи автомобилей и усилить контроль за качеством работ по ТО и ремонту. Только тогда абонент будет уверен, что он выезжает на исправном автомобиле.

МОЖНО ЛИ СНИЗИТЬ ТАРИФЫ!

Вернемся к нашему разговору «о ночных бдениях». Есть и еще один путь ликвидации очередей. Речь идет о системе заказов по телефону. В летние месяцы на автобазах, кроме неисправных автомобилей, простаивает много и таких, которые заказаны по телефонам и ожидают срока доставки. На 12-й автобазе мы обнаружили около тридцати «Москвичей» и «Волг», на ветровом стекле которых была прикреплена бумажка с надписью: «Заказ». Большинство из них простояло пятницу и субботу, а некоторые — и часть воскресенья. За доставку этих автомобилей получено 345 рублей, но если бы их эксплуатировали, то можно было бы выручить дополнительно, даже по самым скромным подсчетам, 1500 рублей.

Кроме того, на наш взгляд, система заказов иногда приводит к выдаче машин без очереди. 11 июня на наших глазах был получен А. С. Городниченко «заказанный» «Москвич» № 80-30, хотя в книге заказов заявка на эту машину не значилась.

В летний период, когда спрос на машины велик, вряд ли следует производить доставку автомобилей на дом. Это еще более повысит прибыльность проката, хотя и без того она составляет около 70 процентов. Такая доходность работы баз позволяет поставить вопрос о снижении тарифа за 1 км пробега.

Для этого, в частности, необходимо механизировать все трудоемкие процессы по техническому обслуживанию и ремонту автомобилей, повысить качество работ, сократить сроки простоя, а также устранить все излишние затраты по статье «Накладные расходы».

Например, на 12-й автобазе прокатные автомобили моют и убирают вручную, в то время как автомобили-такси обслуживает автоматическая моечная линия.

К росту стоимости 1 км пробега приводят и длительные простои автомобилей в ремонтной зоне. Взять хотя бы такой пример. Немалый убыток принес 12-й автобазе ГАЗ-69 А № 79-27, который в ожидании сравнительно небольшого ремонта ручного тормоза простоял во дворе почти месяц (с 29 мая по 23 июня).

Следовало бы продумать и вопрос о дифференцировании абонентной платы по временам года, что, безусловно, положительно повлияло бы на экономические показатели работы прокатных автомобилей.

В РАЗГОВОР ВСТУПАЕТ ОБЩЕСТВЕННОСТЬ

Было бы неправильно думать, что все эти недостатки в работе прокатных пунктов встречают только стихийную критику абонентов, стоящих в очередях. Чтобы помочь работникам проката наладить обслуживание, активисты организовали на 12-й автобазе свой штаб — совет содействия. Подобные советы создаются сейчас и на других автобазах столицы. Еще не разработаны положения о деятельности советов, но они уже приносят пользу.

Особенно важны два направления в деятельности советов: проверка использования автомобилей и контроль за качеством технического обслуживания.

Работники проката единодушно сетуют на значительную аварийность.

— Каждую субботу и воскресенье мы лишаемся из-за небрежности или неопытности абонентов четырех-пяти автомобилей, — утверждает начальник Управления таксомоторного транспорта И. Ф. Старшинов.

В одном из углов 12-й автобазы свалены останки бежевой «Победы» № 74-82. В июне ее взял для загородной поездки автолюбитель П. В. Голиков. На Горьковском шоссе он превысил скорость и врезался в шедший навстречу самосвал. Подобных примеров, к сожалению, немало.

Мы ознакомились со многими актами и не можем не бросить самый резкий упрек тем из абонентов, кто относится к автомобилю не по-хозяйски, не по-государственному. Это — упрек и артисту одного из московских театров Г. Коновалову, разбившему «Победу» № 80-40, и вам — шофер Х. Арибжанов. Ведь это по вашей вине «сгорела» резина на ГАЗ-69 № 74-72.

Советы содействия ведут воспитательную работу среди абонентов.

Разбор нарушений с подробным оповещением абонентов — далеко не единственный путь борьбы за техническую культуру автолюбителей, за правильную эксплуатацию автомобилей. Прежде чем получить машину в прокат, любитель, впервые пришедший на станцию, проходит специальные занятия по практическому вождению, подтверждает свое умение управлять автомобилем. Конечно, такое «второе ГАИ» устраивать бы не пришлось, если бы наши автошколы больше уделяли внимания практическому вождению легковых автомобилей. Ведь на станциях проката были даже такие казусные случаи, когда любитель не мог вывести автомобиль за 5-метровые ворота, не поцарапав его.

Несколько слов о другой стороне работы совета содействия — контроле за качеством обслуживания. Этим занимается техническая секция совета. Представители администрации считают, что функции членов этой секции состоят лишь в том, чтобы помочь автолюбителю быстро получить автомобиль, объяснить менее опытным водителям на что обращать внимание при эксплуатации, делиться практическим опытом вождения. Активисты же понимают свою задачу шире: проверять техническое состояние автомобиля перед выходом на линию и порядок его сдачи. Думается, что они правы. При тех больших недостатках, с которыми иногда выпускаются на линию автомобили, зоркий глаз технически грамотного общественного контролера может принести немалую пользу.

* * *

Наш заключительный разговор о прокате состоялся в кабинете заместителя начальника Управления таксомоторных парков столицы Н. Я. Дубаха. Среди многих вопросов, которые мы задали ему, был и такой:

— Каковы планы развития проката в Москве?

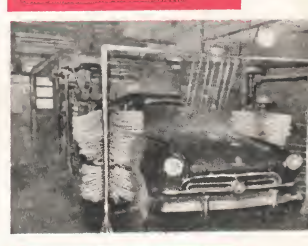
Ответ был дан совершенно неожиданный: конкретного плана у руководителей столичного проката нет.



Подобное «кладбище» автомобилей можно увидеть почти на каждой прокатной станции.



Такие сцены отнюдь не редки



12 автобаза. Прокатные машины здесь не моют.

Как же можно развивать новое и нужное дело без конкретного плана? Поэтому мы снова спрашиваем руководителей таксомоторного транспорта:

— Каковы же планы развития проката?

Рейдовая бригада журнала:
Б. ВОЛГИН,
председатель совета содействия 12-й автобазы;
О. ЛУШНИКОВ,
инженер, кандидат технических наук;
Ю. БЕХТЕРЕВ.

КАК ПОВЫСИТЬ НАДЕЖНОСТЬ ТОРМОЗОВ?

Этот вопрос волнует многих шоферов — профессионалов и автолюбителей. Дело в том, что тормозные системы автомобилей конструктивно еще не вполне совершенны и положиться на них можно далеко не всегда.

За последнее время рационализаторами создано несколько устройств, повышающих надежность тормозов. Два из них, на которые Комитет по делам изобретений и открытий при Совете Министров СССР выдал авторские свидетельства, представляют, на наш взгляд, большой интерес. С этими предложениями мы и хотим ознакомить читателей.

УСТРОЙСТВО ДЛЯ ОТКЛЮЧЕНИЯ НЕИСПРАВНЫХ РАБОЧИХ ЦИЛИНДРОВ

Представим себе следующую картину. Автомобиль движется с большой скоростью. На дороге внезапно появляется препятствие, и вы резко тормозите. Но... тормоза не сработали: совершен наезд. Вы в недоумении: за несколько минут до этого тормоза были исправными. В чем же дело? Оказывается, при резком и сильном нажатии на тормозную педаль лопнул один из шлангов, в результате чего тормоза всех колес перестали действовать. Подобный случай — не выдумка, а нередкое явление на автомобильных дорогах.

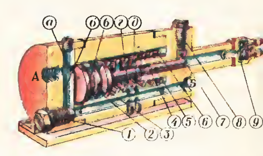
Возникает законный вопрос: нельзя ли сделать так, чтобы при нарушении герметичности тормозной системы автомобиль надежно затормаживался? Оказывается, можно.

Инспектор дорожного надзора Госавтоинспекции Ташкента шофер М. С. Горелик сконструировал устройство для отключения неисправных рабочих цилиндров гидравлического привода тормозов.

Когда нарушается герметичность тормозной системы вследствие повреждения какого-либо из ее участков (поломка трубопровода, обрыв шланга, утечка тормозной жидкости через уплотнительные манжеты), устройство позволяет автоматически отключать данный участок. При этом прекращается действие тормоза одного колеса, а тормоза остальных колес будут продолжать работать нормально и можно эффективно затормозить автомобиль.

Устройство состоит из цилиндра 4 с поршнем 3, уплотненным двумя кольцевыми резиновыми манжетами 2 (типа манжет главного тормозного цилиндра автомобиля «Победа») и фиксатора 7. Передняя полость А цилиндра сообщается трубопроводом с главным тормозным цилиндром, а задняя полость Б — с рабочим цилиндром тормозного механизма колеса или обоих колес одного из мостов автомобиля. Получается так, что поршни отключающих устройств отделяют полости рабочих цилиндров от полости главного тормозного цилиндра.

Принцип действия устройства заключается в следующем. При торможении давление жидкости, создаваемое в главном тормозном цилиндре, передается через поршни к рабочим цилиндрам. Ход поршня 3 будет определяться зазором между тормозным барабаном и колодками. Через фаску на штоке 5 поршня



Устройство для отключения неисправных рабочих цилиндров гидравлического привода тормозов.

давление жидкости передается на диафрагму гидровключателя 9, контакты которого замыкаются При этом контрольные лампочки на щитке приборов сигнализируют об исправности тормоз-

КАК ПРЕДОТВРАТИТЬ ИЗНОС РУЛЕВОЙ ТРАПЕЦИИ

М. ЛЫСОВ
НАМИ

Рулевой механизм и рулевая трапеция автомобилей «Москвич» моделей 402 и 407 надежно работают в течение длительного времени. Но все же после пробега 10—15 тыс. км нередко появляется стук в шаровых шарнирах трапеции и начинает заметно увеличиваться люфт рулевого колеса. Часто считают, что причиной этого является только неправильная регулировка рулевого механизма и появление в нем чрезмерных зазоров. Однако даже при правильно отрегулированных зазорах люфт рулевого колеса может оставаться большим, стуки в рулевом управлении не прекращаются. Это происходит из-за износа шаровых пальцев рулевой трапеции. Особенно сильно изнашивается шаровой палец рычага левой поворотной цапфы.

На рис. А представлен шаровой палец этого рычага автомобиля «Москвич-402» после 23 тыс. км пробега. Образовавшаяся линия 5 перехода от изношенной поверхности 3 к неизношенной 4 показывает неправильное положение сферы пальца относительно вкладышей головки тяги и направление взаимного их скольжения в процессе работы. Участок 1 сферы пальца выходит из головки и в работе не участвует.

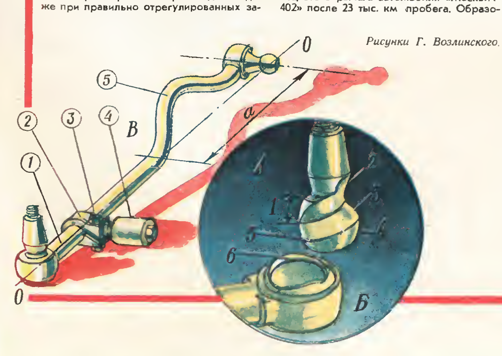
На рис. Б изображена головка тяги с большим износом участка 6, соприкасающегося с шейкой пальца. Противоположный же участок головки не изнашивается. Это объясняется тем, что левая короткая тяга рулевой трапеции, показанная на рис. В, имея изгиб на участке «а», повертывается около оси О—О, проходящей через шаровые пальцы. В результате головка Б тяги все время соприкасается с шейкой 2 (см. рис. А) шарового пальца и сильно истирает ее.

По этой же причине положение сферической поверхности пальца в шаровых вкладышах головки получается неправильным, вследствие чего при движении по неровной дороге, на поворотах он преждевременно изнашивается.

Износ оказывается не только чрезвычайно большим, но и неравномерным по своей конфигурации (как видно из рис. А). Это может привести к поломке пальца (по шейке) или к тому, что головка тяги соскочит с него. В результате связь управляемых колес между собой будет нарушена и может произойти авария.

Износ шаровых поверхностей пальцев и кромки головки тяги, а также стук и

Рисунки Г. Возлинского.



ной системы. Если нарушилась герметичность в одном из тормозных цилиндров или в связанных с ним трубопроводах, то во время торможения поршень отключающего устройства перемещается в крайнее положение, где и фиксируется стопорным механизмом (шарик-фиксатор 7 заходит в выточку в штоке 5). В этот момент поршень перекрывает отверстие «д» и утечка жидкости из системы привода прекращается. Один или два рабочих цилиндра отключаются, а остальные продолжают действовать.

При последующих нажатиях на тормозную педаль давление жидкости не сможет передаваться на диафрагму гидровключателя и лампочка не будет гореть, т. е. появится сигнал о неисправности в тормозной системе.

После того как устройство сработало, необходимо устранить неисправность, а затем отвернуть запорный винт 8, чтобы поршень мог под воздействием пружины 6 возвратиться в исходное положение. Затем надо завернуть винт 8 и прокачать этот участок тормозной системы.

Для прокачки тормозной системы в отключающем устройстве предусмотрен специальный канал б, в, г, перекрываемый клапаном 1, который выполнен в виде запорного винта.

Чтобы не было самопроизвольного срабатывания устройства во время прокачки тормозной системы, диаметр отверстия «а» в два раза меньше диаметра канала б, в, г.

По рекомендации НАМИ и НИИАТ отключающее устройство устанавливают следующим образом. Два приспособления нужно располагать около главного тормозного цилиндра на трубопроводах, подводящих жидкость в тормозные магистрали передних и задних колес. Это не будет вызывать заноса автомобиля при торможении с одной неисправной магистралью.

„МОСКВИЧА"

повышенный люфт рулевого колеса можно предотвратить уравновешиванием рулевой трапеции. Главным образом это относится к левой части поперечной тяги.

Уравновесить тягу можно при помощи противовеса, прикрепленного к ее головке, как показано на рис. В. На цилиндрическую часть головки 1 устанавливается разрезной хомут 2, выполненный заодно целое со стержнем, на котором двумя гайками закрепляется противовес 4, уравновешивающий изогнутый участок 5 тяги.

Хомут запрессован на головке так, что отверстие в нем по диаметру на 0,2—0,3 мм меньше цилиндрической части головки. Он крепится болтом 3, стягивающим его на разрезные части.

Во избежание проворачивания противовеса на цилиндрической части головки сделана выемка для болта. Она и удерживает хомут. После установки такого противовеса тяга уравновешивается относительно оси О—О, проходящей через пальцы, и стук в рулевой трапеции прекращается.

На вновь выпускаемых заводом автомобилях уравновешивание тяги может быть достигнуто путем придания ей соответствующей формы дополнительного обратного выгиба или изменения формы головки тяги.

От редакции. Необходимость улучшения привода рулевого управления и его шаровых шарниров на автомобилях «Москвич» очевидна. Московский завод малолитражных автомобилей должен обратить на это серьезное внимание.

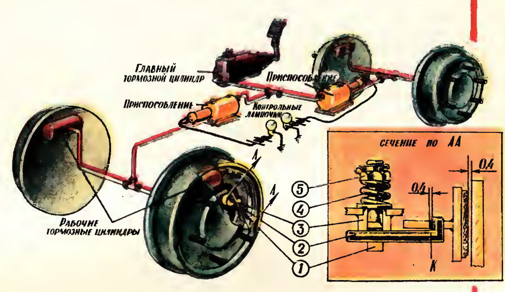
ПРИСПОСОБЛЕНИЕ ДЛЯ АВТОМАТИЧЕСКОЙ РЕГУЛИРОВКИ ЗАЗОРА

Водителям нередко приходится заниматься регулировкой тормозов. Работа эта довольно кропотливая, требует напряженного внимания и известных навыков. Поэтому далеко не каждый шофер и автолюбитель в состоянии хорошо выполнить ее.

Между тем можно оборудовать автомобиль таким приспособлением, использование которого исключает необходимость регулировать зазоры между тормозными колодками и барабанами. Предложил его начальник гаража Сосновской РТС Ленинградской области А. А. Романов. Приспособление, установленное на автомобиль с гидравлическим приводом тормозов, обеспечивает автоматическую компенсацию износа фрикционных накладок и тормозных барабанов и тем самым всегда поддерживается постоянным зазор между ними.

Приспособление несложно по устройству, и изготовить его может каждое автохозяйство, а также и многие автолюбители.

В тормозном диске просверливают отверстие, в которое вваривают опорную втулку 3. В нее вставляют палец 1, имеющий на одном конце резьбу для гайки, а на другом отверстие для Г-образного упора 2. Загнутый конец последнего помещают в высверливаемое в колодке отверстие К. Диаметр отверстия превышает диаметр загнутого конца упора на величину необходимого зазора между колодками и барабаном. Г-образный упор посредством гайки 5 и пружины 4 поджимается к опорной втулке так, чтобы сила трения между ними была на 15—20 кг больше усилия, развиваемого пружиной, стягивающей колодки, и на 25—30 кг меньше усилия, создаваемого в процессе работы колесного тормозного цилиндра.



Приспособление для автоматической регулировки зазора между колодками и тормозным барабаном.

При нажатии на педаль ножного тормоза колодки, как обычно, прижимаются к барабану, а при отпускании ее отходят под действием стяжной пружины только на величину зазора между отверстием К и загнутым концом упора.

Таким образом, насколько бы во время торможения колодка ни продвинулась в сторону тормозного барабана, обратно она отойдет только на строго определенное и всегда одинаковое расстояние.

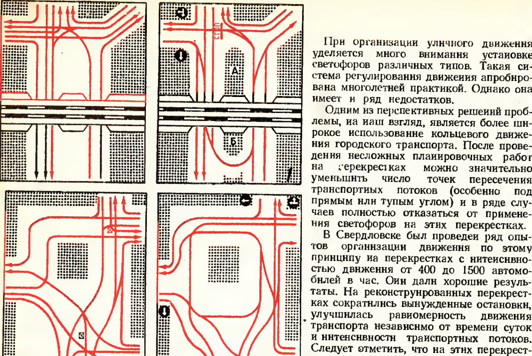
Испытание приспособления, предложенного А. А. Романовым, дало положительные результаты. Оно было установлено на нескольких десятках автомобилей ГАЗ-51, ГАЗ-93 и М-20. Некоторые из них прошли уже по 50 тыс. км и более без регулировки тормозов, которые в течение всего периода испытаний работали надежно.

В настоящее время многие автомобили автохозяйств Ленинграда оборудуются таким приспособлением.

По нашему мнению, приспособления тт. Горелика и Романова заслуживают того, чтобы ими заинтересовались как работники автомобильного транспорта, так и автолюбители.

Инж. В. РЕЗНИКОВ.





БЕЗ СВЕТОФОРОВ И РЕГУЛИРОВЩИКОВ

При организации уличного движения уделяется много внимания установке светофоров различных типов. Такая система регулирования движения апробирована многолетней практикой. Однако она имеет и ряд недостатков.

Одним из перспективных решений проблемы, на наш взгляд, является более широкое использование кольцевого движения городского транспорта. После проведения несложных планировочных работ на перекрестках можно значительно уменьшить число точек пересечения транспортных потоков (особенно под прямым или тупым углом) и в ряде случаев полностью отказаться от применения светофоров на этих перекрестках.

В Свердловске был проведен ряд опытов организации движения по этому принципу на перекрестках с интенсивностью движения от 400 до 1500 автомобилей в час. Они дали хорошие результаты. На реконструированных перекрестках сократились вынужденные остановки, улучшилась равномерность движения транспорта независимо от времени суток и интенсивности транспортных потоков. Следует отметить, что на этих перекрестках резко снизилось число дорожных происшествий.

Здесь приводятся старые и новые схемы развязки транспортных потоков на четырех реконструированных перекрестках.

На сложном перекрестке, не имеющем трамвайных и троллейбусных линий (рис. 1), с интенсивностью движения до 1500 автомобилей в час у железнодорожного виадука мы создали островок АБ (его границы были обозначены белой краской) и установили два сигнально-дорожных знака. Раньше потоки автомобилей пересекались здесь в 16 точках, в том числе в десяти — под прямым углом. После перестройки движения потоки стали пересекаться в 9 точках, из них под прямым углом — в двух.

На рис. 2 показана развязка потоков на небольшой площади образованной пересечением пяти улиц. Интенсивность движения на ней вместе с троллейбусами — 1200—1300 транспортных единиц в час. Раньше движение регулировалось на площади двумя светофорами и милиционерами-регулировщиками. В результате пересмотра схемы движения количество пересечений потоков было сокращено с 21 до 12, при этом пересечения под прямым углом сократились с 15 до 4.

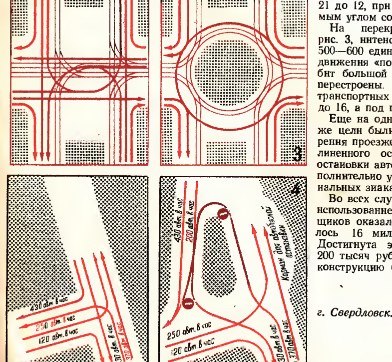
На перекрестке, изображенном на рис. 3, интенсивность движения равна 500—600 единиц в час. Для организации движения «по кольцу» в центре был разбит большой цветник, трамвайные пути перестроены. Число точек пересечения транспортных потоков сократилось с 43 до 16, а под прямым углом — с 25 до 4.

Еще на одном перекрестке (рис. 4) те же цели были достигнуты путем расширения проезжей части улиц, создания удлиненного островка и «кармана» для остановки автобусов. Здесь пришлось дополнительно установить три дорожно-сигнальных знака.

Во всех случаях после перепланировки использование светофоров и регулировщиков оказалось излишним. Высвободилось 16 милиционеров-регулировщиков. Достигнута экономия средств в сумме 200 тысяч рублей в год. Затраты на реконструкцию быстро окупились.

В. МИХАЙЛОВ,
подполковник милиции.

г. Свердловск.



АМОРТИЗАТОР ДЛЯ МОТОВЕЛОСИПЕДА



Чтобы изготовить амортизатор, нужно вырезать две 5-миллиметровые металлические пластинки длиной 85 мм. В них сверлятся по три отверстия (см. рис.): для стержня (А), оси переднего колеса (В) и полуоси (С).

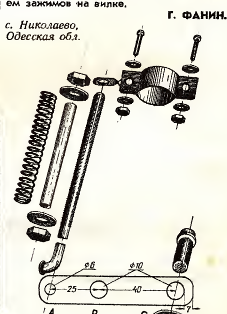
Полуось необходимо выточить на токарном станке и одним концом закрепить в вилке. На полуось свободно надевается пластинка. Прежде чем расклепывать второй конец полуоси, на пластинку необходимо надеть шайбу соответствующего диаметра. Это устранит боковой люфт.

В отверстие А вставляется металлический стержень. Внутренний конец его расклепывается, а наружный — изгибается параллельно вилке (подобно спице велосипеда). На конце стержня нарезается резьба для гайки. На стержень надеваются металлическая трубка и пружина. Нижней стороной она упирается в шайбу, верхней — в металлический зажим, который крепится двумя стяжными болтами к вилке. Та часть зажима, куда входит стержень, также имеет отверстие и вывернута плоскостью к пружинам. Чтобы при толчках стержни не выходили из отверстия зажимов, на них наворачиваются гайки с шайбами.

Такой амортизатор очень удобен и надежен, хорошо смягчает толчки. По желанию он легко регулируется подтягиванием пружин нижними гайками стержня или опусканием и подниманием зажимов на вилке.

Г. ФАНИН.

с. Николаево, Одесская обл.



Страничка водномоторника

СТАЦИОНАРНЫЙ ЛОДОЧНЫЙ МОТОР СМ-557-Л

Благодаря простоте устройства, надежности и удобству в эксплуатации стационарные лодочные двигатели завоевывают все большую популярность среди водномоторников.

Новую оригинальную конструкцию такого мотора (модель СМ-557-Л) мощностью 13,5 л. с. разработал коллектив конструкторов Богородского завода. Эта модель по сравнению с ранее выпускавшейся СМ-255-Л (6 л. с.) имеет существенные преимущества.

СМ-557-Л — двухцилиндровый двухтактный карбюраторный двигатель. Он снабжен одноступенчатым реверс-редуктором с дисковой муфтой сцепления, имеет алюминиевый картер и два съемных чугунных цилиндра, закрытых общей водяной рубашкой. Его цельноштампованный коленчатый вал установлен на двух шариковых и одном среднем подшипнике скольжения.

Двигатель снабжен несколько измененным карбюратором К-55: диаметр его диффузора 22 мм, а жиклер имеет бо́льшую производительность (300 см^3 в минуту). Управление дроссельной заслонкой осуществляется манеткой, закрепленной на цилиндре. Переносный бензобак может быть установлен в любом месте лодки. Горючее к карбюратору подается диафрагменным бензонасосом, смонтированным на картере.

Зажигание производится от двухискрового магнето. Угол опережения зажигания регулируется автоматической муфтой. Запускается двигатель ножной педалью стартера, останавливается нажатием кнопки на магнето.

Коленчатый вал двигателя через дисковую фрикционную муфту сцепления соединен с одноступенчатым реверс-редуктором. Последний обеспечивает продолжительную работу на холостом ходу, а также передний и задний ход. На редукторе смонтирован самовсасывающий водяной насос с резиновой крыльчаткой, подающей воду в коллектор и водяную рубашку двигателя. Для выключения сцепления служит рукоятка, смонтированная на рычаге переключения редуктора.

Управление карбюратором и реверс-редуктором легко может быть переделано на дистанционное. Надо лишь удлинить тросы газа и сцепления, переставить манетку и перенести рычаг с рукояткой на пульт управления.

В комплект стационарного мотора входит ряд узлов и агрегатов: вал гребного винта длиной 350 мм и эластичная муфта, соединяющая его с выходным валом редуктора; уплотнительный самоподжимной сальник и кронштейн с резиновым самосмазывающимся подшипником. Кроме того, в комплекте имеется двухлопастный гребной винт с обтекателем (диаметр винта — 270 мм, шаг — 268 мм), глушитель с уплотнительным устройством (для вывода его в борт или корму лодки), водозаборник, заборный и сливной штуцера, шланги для приема и слива воды из системы охлаждения, а также комплект инструмента и запасных частей.

ТЕХНИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА

Диаметр цилиндра, мм	67,5
Ход поршня, мм	69
Рабочий объем, см^3	494
Степень сжатия	6
Мощность макс., л. с.	13,5 при 3400 об/мин
Габариты мотора (с реверс-редуктором), мм	
длина	715
ширина	455
высота	355
Вес мотора (с реверс-редуктором), кг	43

Мотор СМ-557-Л предназначается для малых речных судов. Он может быть использован на спортивных корпусах, прогулочных катерах, рыбацких баркасах и даже как стационарная установка для привода электрогенераторного насоса.

Испытания мотора на судах различного типа дали хорошие результаты: килевая рыбацкая лодка грузоподъемностью 450 кг развила скорость 19,6 км/час, четырехместный спортивно-туристский катер с грузом — 32 км/час.

Испытания показали также, что новый мотор надежен и прост в эксплуатации. В этом году предполагается начать серийное производство двигателей С-557-Л.

Д. ПЛАКИДИН, Е. ШПЕНКОВ — конструкторы.

г. Богородск.

НОВЫЕ РЕКОРДЫ НА СПОРТИВНЫХ СУДАХ

Уже третий год водномоторники Тарту и Ленинграда встречаются в товарищеских соревнованиях. В этом году во встрече участвовала также сборная команда Таллина.

Несмотря на то, что трасса была проложена за городом (под Тарту), соревнования привлекли много зрителей.

Гонщики выступали на судах класса СИ, СА и МА. Каждый скутер и мотолодка участвовали в заезде на 10 километров и в серии из трех гонок по 6 километров. После двухдневной борьбы переходящий приз «Кубок дружбы» не изменил своего адреса — победу снова завоевали ленинградцы.

После соревнований были проведены заезды на побитие рекордов Советского Союза и Эстонской ССР. Все спортсмены, участвовавшие в них, показали отличную подготовку. Ленинградец Б. Свидлер на катере К-2 с серийным автомобильным мотором «Волга» превысил исходный норматив, установив первый рекорд СССР на судах этого класса (49.079 км/час). Блестящего результата на глиссере ГА добился Э. Индрицан (Ленинград), показавший скорость 77.837 км/час (прежний рекорд страны — 68.702). Превысили рекордную скорость тартуские спортсмены Я. Сейлер на катере К-01 (42.755 км/час) и М. Таниэль на глиссере ГС (61.802 км/час).

На судне класса СА Р. Пейкер (Тарту) установил рекорд республики (58.064 км/час). Это лучшая скорость, показанная когда-либо на моторе «Москва» (как известно, в последнее время рекорды на судах этого класса устанавливались на «Кенигах»).

Рекордные результаты водномоторников в Тарту примечательны тем, что показаны они не на встрече общесоюзного значения, а на сравнительно небольших соревнованиях. Это — несомненное свидетельство роста мастерства водномоторников.

Очевидно, тех соревнований, которые у нас обычно проводятся, стало недостаточно. Пришла пора подумать об организации традиционных водномоторных регат по географическому признаку — Прибалтийской, Черноморской, Волжской, Дальневосточной, Московской. Проведение таких регат позволит расширить водномоторную «географию», повысит интерес молодежи к этому увлекательному спорту и будет способствовать массовому обновлению рекордов.

Ю. МАНЖОС, судья всесоюзной категории.

г. Ленинград. Фото автора.

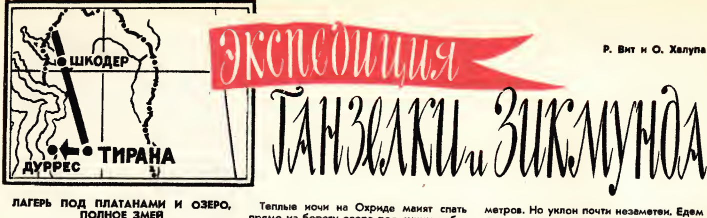
В нынешнем спортивном сезоне на местных состязаниях был установлен еще ряд рекордов страны. В Херсоне областной совет ДСО «Авангард» провел заезды, в которых приняли участие спортсмены нескольких обществ.

На дистанции в 10 км И. Паличев («Авангард») на скутере класса СМ показал скорость 44.792 км/час, а В. Жуков (ДОСААФ) на скутере СИ — 65.241 км/час. На судне того же класса В. Жуков установил рекорд на дистанции 1 км (70.658). Б. Бутми (ДОСААФ) на глиссере ГВ прошел 50 километров со средней скоростью 44.926 км/час. В соревнованиях на приз ЦМК ДОСААФ А. Левин на скутере СА улучшил рекорд на дистанцию 1 км (83.916).

Позже москвичи внесли еще несколько поправок в рекорды на дистанцию 1 км: В. Петрухин (ДОСААФ) на скутере СМ показал скорость 55.384 км/час. В. Саулит (ДОСААФ) на СИ добился 71.570 км/час, А. Добрынин («Трудовые резервы») на тяжелом скутере СС-500 достиг 81.818 км/час.

Ленинградец Б. Свидлер во время рекордного заезда на катере К-2.





Экспедиция Ганзелки и Зикмунда

Р. Вит и О. Халупа

ЛАГЕРЬ ПОД ПЛАТАНАМИ И ОЗЕРО, ПОЛНОЕ ЗМЕЙ

Охридский лагерь живет по своему четкому расписанию. Двухнедельная остановка в открытом месте должна дать ответ на вопрос: полностью ли подготовлена экспедиция к дальнейшей поездке по Азии?

Программа дня очень насыщенная. Снимаем обычные и широкоэкранные фильмы, фотографируем пейзажи, людей, цветы, букашек.

Магнитофон записывает плеск озера, песни охридских рыбаков и детей, пасущих овец на близлежащих косогорах.

Проверяем оба автомобиля и прицепы. Ганзелка старательно посылает в эфир сигналы, чтобы как можно больше радиолюбителей всего мира получило сведения об экспедиции. Передатчик быстро разрядил аккумуляторы. Снова включаем агрегат для подзарядки батареи. Он позволяет нам наладить связь со всем миром и родиной.

Наш лагерь почему-то привлек множество мух со всех сторон. Они прячутся под палаткой, проникают в автомобили. Настает время применить средство «Линдафум», которым нас снабдили в достатке. Всем интересно, как на него будут реагировать мухи. Зажигаем в нескольких местах таблетки, закрываем щели. Мухи подохли, но окончательный результат оказался неутешительным: на другой день новые рои назойливых «жильцов» заселили наши дома.

Халупа за своим обычным занятием.



Теплые ночи на Охриде манят спать прямо на берегу озера под синим небосклоном. Озерная вода довольно холодная, удивительно чистая и прозрачная. Но при купании ежеминутно рядом с пловцами появляются головы водяных змей. Сначала мы их немного опасались, но вскоре привыкли. Особенно после того, как, убив одну змею и препарировав ее голову, не обнаружили ядовитых зубов.

О. Халупа снял рессоры с прицепов и отремонтировал их в маленькой мастерской в Меградце.

В 15 километрах от нашего лагеря работают геологи-исследователи. В Албании добываются многие цветные руды.

Волшебно красивы заходы солнца на Охриде. Розовеют белые скалы на противоположном югославском берегу, их багрянец усиливается с каждой минутой. Над вершинами опускается туман и образует беловато-серую шапку, особенно эффектную в красном предвечернем свете. С озера, как с моря, поднимается ветерок. Ведь озеро огромное: средняя ширина его 15 км, длина — свыше 30 км.

Мы привыкли к лагерю на Охридском озере и немного щемило сердце, когда настала пора вновь упаковывать вещи. Теперь скоро Европа останется позади и начнется настоящая работа на 100 000-километровом пути.

ЧЕРЕЗ МАКЕДОНИЮ

На границе Албании и Македонии находится пограничная станция Тял Танес, расположенная на самой вершине хребта, проходящего вдоль Охридского озера. Югославская таможня расположена на 7 километров дальше, рядом с поселением Струга. Движение тут небольшое, и потому таможенного чиновника приходится ждать свыше двух часов. Югославская Охрида являет собой смешение старого Востока и нового времени. Рядом с турецкими домиками возвышаются новостройки итало-американского типа. Огромный отель «Палац», только недавно построенный, призван привлекать в Охриду гостей из заграницы. Очень элегантный, он играет всеми красками, его роскошное убранство контрастирует с захолустьем Струги и Охриды.

Македония — страна богатая: прекрасные поля, огромные сады, откормленные стада и великолепные кони. Везде на полях заметны следы трудолюбия. Деревья гнутся под тяжестью плодов, прекрасные гроздья винограда виднеются из-под листьев. Дорога из Охриды на Битоль новая, местами асфальтированная, местами мощеная. Она имеет две наивысших точки: на высоте 1160 и 1140 метров. Но уклон почти незаметен. Едем постоянно на третьей или четвертой передаче. Проезжая часть широкая, повороты имеют большой радиус.

Машины работают хорошо, на подъемах двигатели слегка нагреваются. Особенно приятно, что нет пыли: можно ехать близко друг за другом. Вдоль дорог, как и везде на Балканах, встречаем хорошо оборудованные источники. Еще раз отдаем должное этому хорошему магометанскому обычаю.

Минуем Битоль и приближаемся к Прилепу. Покупаем масло для замены в красном автомобиле. Масло здесь очень дорогое, один литр стоит 1280 динаров. Но двигатель требует — в этом мы убедились на следующий день.

За Прилепом снова начинается холмистый участок, типа «гребенки». Поворот следует за поворотом. Отдыхаем только на подъезде к Скопле, где имеется участок хорошего шоссе. За древним Куманово дорога снова портится, движемся медленно, автомобили сотрясаются от ударов. Остановившись за Кумановым, замечаем падение давления масла в голубом автомобиле. Под двигателем видна лужица. Доливаем масло. Нужно найти хорошее место для остановки и устранить повреждение. Еще 38 километров едем, оставляя за собой тонкий след автола и внимательно следя за стрелкой масляного манометра.

Масляный радиатор заменяем рано утром. Одновременно готовим завтрак и осматриваем окрестности. Дорога покрыта большими валунами и наносами глины. Совсем недавно, не более одного дня до нашего приезда, тут шел, должно быть, сильнейший дождь, который буквально оторвал камни от утесов вдоль дороги и сбросил их вниз. Посмотрев на карту, убеждаемся, что мы в непосредственной близости от болгарской границы.

Природа и здесь очень живописна. Дорога идет вдоль реки, мимо зелени садов и чистых строений. Но ее покрытие становится все хуже. Боковые притоки реки перерезали путь глубокими рвами, перед которыми необходимо притормаживать, а иногда и останавливаться.

Внезапно дорога резко отходит в сторону от реки и начинает взбираться на почти вертикальный подъем. Кто только мог такое выдумать? Даже на второй передаче двигатель еле тянет. Да, такого подъема мы еще не встречали на своем пути!

Когда двигатель нагрелся до 97°, перед нами появилась таможня и шлагбаум.

Дружелюбные приветствия, снятие пломб с передатчиков, которые через несколько минут смогут свободно посылать сигналы в эфир из Болгарии. На флагштоке развивается флаг с белой,

Продолжение. См. «За рулем» № 1, 2, 4, 5, 6 и 7.

красной и зеленой полосами, болгарским государственным гербом.

Нам очень радостно в этой прекрасной стране прилежных рук и открытых взглядов.

САД НА БАЛКАНАХ

Болгария — особенно красивая страна на Балканском полуострове. При внимательном наблюдении, однако, можно заметить, что вся эта окружающая нас красота — дело человеческих рук.



В Охридском лагере

Сплошные сады, великолепные фруктовые деревья, каких мы до сих пор нигде еще не видели, целые горы овощей. Великолепные, огромные, богатые плоды. В этом году болгары жалуются на неблагоприятную погоду: слишком много идет дождей и сравнительно холодно. Нигде нет полей, лежащих под паром, и пустых скал — максимально используется каждый кусочек земли. Везде оживленно: на полях, в садах, на виноградниках и на дорогах.

В стране строят новые, прекрасные шоссейные дороги. В течение ночи старая дорога исчезает и через несколько дней готово основание для новой. В работе участвуют сотни бригад, поэтому стройка идет с невероятной быстротой. Уже сейчас Болгария покрыта сетью прекрасных асфальтированных дорог.

В Болгарии есть и высокие горы, которые ничем не уступают Альпам или Высоким Татрам с их природными красотами. Горный массив Рила — такой прекрасный уголок земли, о котором никогда не забудешь. У нас такое чувство, что мы дома. Хвойные леса, пики, подобные татранским, во мху и хвое леса — белые грибы, малина, ежевика. Покрытые вереском лужайки, а на вершинах Рилы — снеговая шапка. Прекрасно оборудованные дома отдыха и отели, превосходные дороги тянутся до самого центра страны.

Сама столица Болгарии является великолепным садом: огромное количество прекрасно оформленных парков, каждая улица — аллея. Город расположен у подножия горного массива Витоша. Отъехав на 15 километров от города, житель Софии попадает в горы на высоте 1600 метров. Здесь процветает туризм. Горы в окрестности Софии всегда полны народа.

Очень жаль, что многие чехословацкие туристы больше знают болгарское море, чем сказочные окрестности Софии.

ОБМАНЧИВАЯ РАВНИНА

Тот, кто направляется от югославской границы внутрь Болгарии, становится жертвой оптического обмана, хорошо знакомого автомобилистам. Карта и альтиметр показывают, что окружной центр Кюстендил расположен на 600 м ниже, чем пограничный пункт Гютово. Но уклон такой пологий, что дорога кажется бегущей по равнине. Съезжаем на третьей передаче. Автомобиль набирает скорость. Это кажется невероятным. Чтобы не перегрелись тормоза, включаем низшую передачу, но все равно не можем удержаться на этой «равнине» и притормаживаем. Это кажущаяся равнина на протяжении 15 км понижается на 600 м. Тормоза сильно нагреваются и перестают действовать. Наконец останавливаемся и смотрим назад, к пограничным горам. Теперь видна вся величина этого уклона.

(Продолжение следует)

По следам неопубликованных писем

Читатель журнала Б. И. Михайлов обратился в редакцию с жалобой на грубость госавтоинспектора Софиевского отделения милиции Днепропетровской области Кушниренко, отобравшего у него водительские права, несмотря на отсутствие нарушений правил уличного движения.

Редакция обратилась за разъяснениями в Управление милиции МВД Украинской ССР.

В своем ответе на наше письмо начальник ГАИ УМ МВД УССР тов. Минин признал действия автоинспектора Кушниренко неправильными. Госавтоинспекции Днепропетровской области дано указание принять конкретные меры по жалобе тов. Михайлова.

Читатель нашего журнала П. Сотников сообщил в редакцию, что при Карловском Доме культуры (Полтавская область) были организованы курсы шоферов ДОСААФ. Однако, когда занятия были завершены, выяснилось, что курсантов к экзаменам в ГАИ не допустят.

По сигналу редакции Полтавский областной комитет ДОСААФ проверил указанные в письме факты. Выяснилось, что курсы были открыты без ведома обкома ДОСААФ, при отсутствии квалифицированных преподавателей и не были зарегистрированы в ГАИ.

За допущенные нарушения председатель районного комитета оборонного Общества т. Уздякин отстранен от работы. Вновь избранному председателю комитета т. Могунову дано указание направить курсантов для дополнительных занятий и сдачи экзаменов в Полтавский автомотоклуб.

МОТОЦИКЛ СТАЛ В ПУТИ

ЕСЛИ НЕ ПОМОГАЕТ РЕГУЛИРОВКА

До сих пор мы касались главным образом неисправностей мотоциклов, на которых установлены двухтактные двигатели. Но нередко на обочине можно встретить и тяжелую машину М-72, М-61 и К-750.

Как поступать, например, когда у М-72 отказало сцепление.

Элементарные способы устранения этой неисправности указаны в заводской инструкции: «Барашком на конце троса сцепления отрегулировать натяжение последнего так, чтобы свободный ход рычага сцепления на руле был равен 4—5 мм».

Но случается, что никакая регулировка не помогает. Это может произойти из-за износа сальника коренного подшипника кривошипа, когда масло из картера двигателя начнет проникать к дискам. Тогда сцепление замасливается и сильно пробуксовывает. Масло в диски может также попасть и через износившийся сальник первичного вала коробки передач (со стороны сцепления). В пути сальники менять не станешь — это слишком трудоемкая работа. Чтобы доехать до места ремонта, приходится ограничиваться промывкой сцепления.

Делается это так. Мотоцикл ставят на подставку; под картер маховика (между картером и нижним его приливом) плотно набивают концы; тем самым закрывается сточное отверстие в картере. Затем с помощью контргайки вывертывают шпильку упора генератора и в образовавшееся отверстие заливают 150—200 граммов бензина. Для этого можно использовать бензошланг левого карбюратора, предварительно сняв его конец с поплавковой камеры и вставив в отверстие.

После этого надо завести двигатель, включить передачу и, периодически включая и выключая сцепление, дать поработать двигателю 3—4 минуты.

Слив бензин из картера маховика, вынимают и концы. Теперь осталось только проверить результат промывки. Для этого, не снимая мотоцикл с подставки, при работающем двигателе включают вторую передачу и, увеличивая число оборотов, пытаются ножным тормозом остановить двигатель. Если сцепление промыто хорошо, двигатель заглохнет. Во избежание перегрева и коробления дисков нажим на тормозную педаль следует производить очень кратковременно, отдельными толчками.

По окончании работы шпильку упора генератора ввертывают на место.

Само собой понятно, все это проделывают только при крайней необходимости, ибо от промывки сальник снова не станет хорошим; при удобном случае его необходимо заменить.



Новости зарубежной техники



МИКРОАВТОМОБИЛЬ-ВЕЗДЕХОД

Австрийскимн заводами Штейр в Граце создана оригинальная конструкция вездехода. По своим размерам и весу он является, пожалуй, самым маленьким в мире автомобилем, способным достаточно быстро передвигаться по пересеченной местности и бездорожью, преодолевать довольно крутые подъемы, водные преграды и др. Новый вездеход (АР-700) существенио отличается от всех известных конструкций машин этого типа, что явствует из нижеследующей таблицы:

	«Штейр» АР-700	Средние данные
Грузоподъемиость, кг	400	675
Сухой вес, кг	580	1155
Общий вес, кг	980	1910
База колес, мм	1500	2150
Ширина, мм	1350	1520
Радиус поворота, м	3,7	5,8
Мощность двигателя, л. с.	23	60

В качестве средних здесь приводятся данные, полученные по пяти наиболее распространенным в Европе конструкциям малых вездеходов (английские «Остин-Джипси» и «Лэндровер», немецкий ДКВ модель 91, итальянский «Фиат-Кампаньола» и американский «Виллис»). Из таблицы видно, что конструкторы стремились к уменьшению не только размеров автомобиля, но также и его весовых показателей. Достигнутый результат (580 кг) выделяет новую машину среди всех известных легких вездеходов.

Соответственно весу достигается значительное снижение удельного давления каждого колеса на грунт, благодаря чему машина меньше оседает на мягкой почве, песке и на снегу; она имеет меньшее сопротивление качению и может «обходиться» менее мощным двигателем. Большим преимуществом нового вездехода является то, что он может при опрокидывании легко быть вновь поставлен на колеса двумя людьми (либо опрокинут для ремонта и технического обслуживания).



Профилактический осмотр.

Благодаря малой ширине автомобиль более маневрен при движении по лесу (легче проходит между деревьями), не говоря уже об общей высокой маневренности, определяемой весьма малым радиусом поворота. Несмотря на малые габаритные размеры, машина имеет довольно большую площадь грузовой платформы (2 м²), которая составляет более 50 процентов от общей площади машины.

Такое удачное сочетание малых габаритов и веса с высокой проходимостью и достаточной грузоподъемностью (400 кг) достигнуто оригинальным конструктивным решением, существенно отличающимся от известных до сих пор конструктивных схем легких вездеходов. Автомобиль имеет центральную трубчатую раму, играющую роль «хребта», с которым сочленены четыре маятниковых полуоси (этим достигается разгрузка кузова от высоких напряжений, возникающих при езде по бездорожью). Над каждой качающейся осью расположена ярмовидная поперечная балка, на которую опираются винтовые рессоры; внутри рессор имеются полые резиновые «свечи».

Поскольку кузов не воспринимает никаких нагрузок от неровностей дороги,



Подвеска колес автомобиля «Штейр» АР-700.

он выполнен достаточно легким. В то же время выбранная конструктивная схема с центральной трубой и платформой из стального листа обеспечивает большую прочность и высокое сопротивление перекашиванию и короблению.

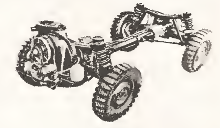
В задней части автомобиля на центральной трубе монтируется двухцилиндровый двигатель, а симметрично впереди — привод на передние колеса. Все органы трансмиссии примыкают к центральной трубе; ведущий к переднему мосту карданный вал расположен внутри трубы, что предохраняет его от внешних воздействий.

В сочетании с малыми неподрессоренными массами (размер колес 5,20—12) независимая подвеска колес на качающихся полуосях обеспечивает хорошую устойчивость автомобиля на пересеченной местности и в то же время комфорт и достаточно хорошее «держание дороги» при езде по асфальту, что редко удается достигнуть на вездеходах.

Другой отличительной чертой конструкции автомобиля является выраженная расчлененность его на определенные конструктивные узлы (двигатель, задний мост с подвеской колес и коробкой передач, центральная труба с приводом на передние колеса и отъемная платформа), что позволяет легко транспортировать их по отдельности при вынужденном ремонте, поломках и пр.

На автомобиле установлен четырехтактный двухцилиндровый оппозитный двигатель с воздушным охлаждением. Двигатель, рабочий объем которого равен 643 см³, выполнен ультракороткоходным (диаметр цилиндров — 80 мм, ход поршня — 64 мм) и намеренно задросселирован (степень сжатия— 6,7 : 1, мощность— 23 л. с. при 4500 об/мин). Максимальное число оборотов ограничивается специальным регулятором. Крутящий момент достигает 4 кгм на диапазоне оборотов от 2000 до 3500 в минуту.

Другими чертами конструкции двигателя являются подвесные клапаны, приводимые от централько расположенного кулачкового вала, полушатровая камера сгорания в алюминиевой головке блока, фильтр тонкой очистки и масляный радиатор в главном потоке системы смазки, а также принудительное охлаждение развитого оребрения двигателя от воздуходувки, укрепленной на одном валу с династартером. Двигатель снабжен специальным карбюратором, обеспечивающим поступление рабочей смеси в цилиндры даже при сильном наклоне автомобиля, движущегося по бездорожью, либо по горам.



Шасси автомобиля

Оригинально осуществляется передача крутящего момента от двигателя. Машина не имеет дополнительной раздаточной коробки. Приводной вал ведет от сцепления (сухого, однодискового) к четырехступенчатой коробке передач, расположенной впереди заднего моста, и лежит над дифференциалом. Коробка передач полностью синхронизирована и имеет цевочный привод; все шестерни коробки (за исключением задней передачи) находятся в постоянном зацеплении и переключаются стопорными синхронизаторами, с помощью расположенного в середине рычага; на заднем конце выходного вала коробки передач сидит малая коническая (ведущая) шестерня дифференциала. Включение и выключение привода на передний мост осуществляется специальным рычагом. В обоих мостах имеются дифференциалы со спиральными зубьями коронных шестерен, коническими сателлитами и выключаемыми приспособлениями для блокировки. Во всех четырех колесах предусмотрены отдельные шестеренчатые передачи со сменными цилиндрическими шестернями. В соответствии с конкретным эксплуатационным назначением автомобиля колесные передачи могут иметь передаточное отношение 3 : 1 либо 2,72 : 1, либо 2,38 : 1. По желанию покупателя может быть также изменена третья передача коробки передач (два варианта — 1,30 : 1 и 1,21 : 1). Четвертая передача коробки передач — не прямая, а ускоряющая.

Передний и задний мосты имеют симметричную конструкцию. От дифференциалов, которые могут быть соответственно требованиям местности блокированы с помощью двух рычагов, привод осуществляется через упомянутые выше качающиеся полуоси на цилиндрические передачи колес. Благодаря наличию этих передач появляется возможность значительно увеличить дорожный просвет (клиренс) автомобиля.

Рулевое управление и гидравлические тормоза нового микровездехода выполнены по обычной схеме. Следует только упомянуть, что тормозные барабаны диаметром 215 мм выполнены из легкого металлического сплава с встроенными ободьями из серого чугуна.

Максимальная скорость автомобиля 52—64 км/час в зависимости от принятого варианта колесной передачи. Минимальная устойчивая скорость — от 3 км/час до 3,7 км/час при 1350 оборотах двигателя в минуту. Вездеход способен преодолевать подъемы крутизной до 65 процентов.

Расход топлива при движении по нормальным дорогам 8,5 л/100 км.





Автомобиль выпускается с комбинированным тентом.



Новости ЗАРУБЕЖНОЙ *техники*

НОВАЯ МОДЕЛЬ АВТОМОБИЛЯ «ПЕЖО»



В странах развитого автомобилестроения наряду с большим многообразием выпускаемых автомобилей обычно существуют одна-две модели массового производства, которые наиболее полно отражают состояние и уровень развития автомобильной техники в данной стране. Это, например, «Фиат» в Италии, «Мерседес-Бенц» и «Опель» в ФРГ, «Остин» и «Моррис» в Англии, «Рено» и «Пежо» во Франции. Массовый характер производства этих автомобилей не позволяет часто их модернизировать, менять конструкцию и вводить сомнительные новшества. Поэтому выпуск каждой новой модели таких машин является всякий раз значительным событием, определенным шагом вперед в развитии автомобильной техники.

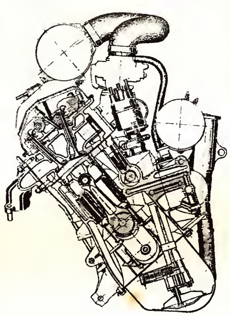
Событием такого рода является, несомненно, переход к производству новой модели автомобиля «Пежо-404» во Франции. Ее предшественник которого автомобиль «Пежо-403» выпускается с начала 1955 года.

Хотя автомобиль и сохранил некоторые типичные для «Пежо» конструктивные особенности (червячная передача в заднем мосту, электромагнитное автоматическое сцепление, регулируемый термостатом привод вентилятора и др.), речь идет о совершенно новой конструкции, в корне отличающейся от старой модели. Обращают на себя внимание характерные изменения габаритных размеров. Несмотря на установку более мощного двигателя и повышение комфортабельности кузова, ширина его и длина уменьшилась на 50 мм, а высота даже на 60 мм. Однако вместительность салона кузова стала большей, что достигнуто за счет лучшей компоновки агрегатов и уменьшения подкапотного пространства.

На автомобиле устанавливается четырехцилиндровый однорядный двигатель, наклоненный к продольной оси на 45 градусов вправо. В данном случае использован опыт проектирования немецкого автомобиля «Мерседес-Бенц 300SL» и американского «компактного автомобиля» фирмы Крайслер (модель «Валиант»), в которых наклонное расположение блока цилиндров позволило снизить центр тяжести автомобиля до 40 мм, что, разумеется, оказывает большое влияние на его устойчивость. Именно асимметричное расположение двигателя и позволило уменьшить подкапотное пространство кузова; кроме того, это весьма облегчает доступ к основным элементам управления работой двигателя.

Конструкция двигателя отличается компактностью и рядом современных характерных черт. Новым является, например, клиновидная (в поперечном разрезе) камера сгорания, форма впускного и выпускного клапанов, подвешиваемых под углом, расположение свечей и пр. Конструктивные особенности двигателя «Пежо-404» видны из приводимого здесь его поперечного разреза. Вращающийся на трех опорах коленчатый вал отличается увеличенными размерами, что должно соответствовать повысившейся степени сжатия (7,4 : 1). Карбюратор «Солекс» с падающим потоком снабжен приспособлением для подогрева каналов холостого хода водой из системы охлаждения двигателя. Направляющие клапанов хромированы, их гнезда имеют защитные кольца. По сравнению со старой моделью значительно увеличены размеры сечений клапанов (диаметр впускного — 39 мм, выпускного — 33,5 мм). На двигателе установлен сухой воздушный фильтр с глушителем шумов всасывания.

Рабочий объем цилиндров нового двигателя — 1618 см³ (диаметр цилиндра — 84 мм, ход поршня — 73 мм). Он развивает мощность 72 л. с. при 5400 об/мин; максимальный крутящий момент двигателя — 13 кгм при 2300 об/мин. Это говорит о том, что новый двигатель «Пежо-404» отличается высокой эластичностью: на нижнем диапазоне оборотов работает как задросселированный, очень мягко, а на верхнем — почти как спортивный, что достигнуто подбором длины и сечений впускных трубопроводов и облегчением выхлопа при помощи «эффекта отсоса».



Поперечный разрез двигателя.

Передача крутящего момента от двигателя осуществляется через однодисковое сухое сцепление (либо, по желанию покупателя, электромагнитное сцепление без педали), четырехступенчатую коробку передач, карданный вал (размещенный в трубе, передающей толкающее усилие) и главную передачу с червячным зацеплением.

Коробка передач с бесшумными синхронизированными передачами (четвертая — прямая) имеет характерную для «Пежо» схему переключения. Задний ход, первая, вторая и третья передачи лежат в одной плоскости, а четвертая включается дальнейшим нажатием на рычаг переключения вниз и проталкиванием его вперед. Такая схема создает удобства при маневрировании (т. е. попеременном включении заднего хода и первой передачи) и при движении по городу с интенсивным движением (т. е. на 2 и 3 передачах).

Совершенно оригинальной является конструкция независимой подвески передних и задних колес (подробное описание ее будет дано в следующем номере журнала). Рулевое управление автомобиля выполнено по схеме зубчатой рейки, с автоматической регулировкой.

Тормоза — гидравлические, на все колеса; общая площадь рабочих плоскостей торможения — 815 см².

Автомобиль «Пежо-404» развивает максимальную скорость до 140 км/час; при скорости 90 км/час он расходует в среднем всего 9,3 л/100 км.

Габаритные размеры автомобиля с пятиместным кузовом типа «седан»: длина — 4420 мм, ширина — 1625 мм, высота — 1450 мм. Колесная база — 2650 мм, колея передних колес — 1345 мм, задних — 1280 мм. Просвет — 150 мм. Обращает на себя внимание малый радиус поворота автомобиля — 4,7 м. Его сухой вес — 1020 кг.

АМЕРИКАНСКИЙ МОТОРОЛЛЕР

Американская фирма Харлей-Дэвидсон начала производство мотороллеров, в конструкции которых есть некоторые интересные особенности.

Двигатель мотороллера горизонтальный, одноцилиндровый, двухтактный; мощность — 7 л. с. Сравнительно малый рабочий объем цилиндра — 165 см³ (диаметр — 60,3 м, ход поршня — 58 мм), а также выбор двухтактного процесса свидетельствуют, безусловно, о европейском влиянии. О том же говорит и стремление конструкторов получить высокую топливную экономичность мотороллера — он расходует около 3 л/100 км. С этой целью управление впуском горючей смеси осуществлено в двигателе с помощью мембранного клапана, размещенного на задней стенке картера двигателя. Охлаждение двигателя осуществляется принудительно, через специальный туннель в кузове, но без помощи вентилятора. Подвеска мотора на раме выполнена эластичной, на четырех резиновых подушках.

Передача крутящего момента на колесо осуществляется при помощи автоматического сцепления и бесступенчатой клиноременной передачи с центробежным регулятором. Общее передаточное число в трансмиссии варьируется между 18 : 1 и 6 : 1.

По сравнению с европейскими конструкциями, американский мотороллер выглядит несколько «мешковато». Это впечатление создается центральной трубчатой рамой, широкой передней стенкой и связанными с ней крыльями, выполненными из стального листа. Облицовка двигателя сделана из пластмассы и служит опорой для двухместного сиденья.

Подвеска переднего и заднего колеса — маятниковая, с простыми винтовыми рессорами; переднее колесо имеет амортизатор. Размер шин — 4.00—12. Емкость топливного бака — 8,5 л.

ПОДВЕСНЫЕ ЛОДОЧНЫЕ МОТОРЫ

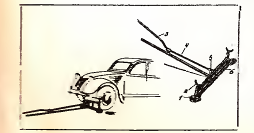
Народное предприятие «Людвигсфельде» в ГДР год назад приступило к серийному выпуску гоночного подвесного лодочного мотора РМ-175 «Дельфин».

Мотор одноцилиндровый, двухтактный, золотниковый, рабочий объем цилиндра — 173,8 см³, ход поршня и диаметр цилиндра равны 60,5 мм, степень сжатия — 12—13. Мощность мотора — 18 л. с. при 8300 об/мин.

К летнему сезону 1960 года на заводе начато серийное производство нового подвесного мотора «Спадилла С», который почти аналогичен гоночному «Дельфину», но наряду с заниженными динамическими показателями имеет ряд усовершенствований, необходимых для применения мотора на прогулочно-туристических лодках.

«Спадилла С» оборудован капотом, который придает мотору красивый внешний вид; для пуска двигателя в кожухе маховика смонтирован самоубирающийся механический стартер. Мотор подвешивается на транец лодки с помощью универсального кронштейна, который шарнирно соединен с дейдвудной трубой. При том же рабочем объеме (173,8 см³) и размерностях, как у мотора «Дельфин» РМ-175, мощность «Спадиллы» равна 10 л. с. (степень сжатия — 8). Расход топлива составляет 4,5—5 литров в час. Лодка с этим двигателем развивает скорость порядка 30 км/час.

БЫСТРОДЕЙСТВУЮЩИЙ ДОМКРАТ



Французская фирма Унион выпустила быстродействующие домкраты, позволяющие вывесить сразу два левых или правых колеса автомобиля.

Домкрат на роликах 1 подкатывается под передний или задний мост автомобиля так, чтобы захваты 2 находились под соответствующими деталями моста. При нажатии на рычаг 3 посредством тяги 4 и рычага 5 поднимется перекладина 6 и захваты 2, а вместе с ними передняя или задняя часть автомобиля.

Время на всю операцию вывешивания колес автомобиля составляет меньше одной минуты.



КАРТИНГ

Новая разновидность автомобильного спорта

«Наподобие азиатского гриппа накатилась сейчас на Европу волна нового спортивного увлечения. Она идет из Америки, захватила сначала Англию и спорадически распространяется сейчас на континенте, достигнув Скандинавии» — такую картину рисует швейцарская газета «Аутомобиль ревю», описывая повсеместное распространение в Европе нового вида автомобильных гонок на так называемых го-картах, т. е. карликовых автомобилях без кузова и какой-либо подвески колес. Действительно, темпы, какими развивается этот новый вид спорта, способны поразить воображение; в Англии, например, за несколько месяцев возникло более 1000 спортивных клубов, проводящих соревнования на го-картах; во Франции национальная Федерация Автомобильного спорта поспешила объединить все возникающие «карт-клубы» под своей эгидой, а в ФРГ и Швейцарии созданы уже (наряду с множеством местных клубов) и центральные «карт-клубы», организующие соревнования между командами городов.

Что же это за новый вид спорта? Ведь если еще недавно о нем можно было говорить в иронических тонах, или пожимая плечами, то сейчас уже сами масштабы его заставляют задуматься и более серьезно анализировать причины небывалого успеха, которым отмечены его первые шаги. Кроме того, следует иметь в виду, что новый вид спорта получил уже и официальное признание со стороны Международной Автомобильной Федерации (ФИА). Спортивная комиссия ФИА разработала и ввела в действие (пока сроком на один год) «Правила проведения национальных и международных соревнований на го-картах, содержащие основные технические определения в отношении материальной части, допустимых размеров дистанции, возрастного ценза и т. д. Одновременно почти во всех европейских странах появились местные правила проведения соревнований, отличающиеся в деталях друг от друга (например, во Франции правилами предписывается гонщику надевать специальную куртку из жесткой материи, в других странах — обычные комбинезоны; почти всюду — защитные шлемы с очками и т. д.).

Успех «картинга» (это наименование нового спорта далеко не единственное, но оно наиболее часто употребляется) базируется, прежде всего, на простоте и дешевизне используемых для него технических средств, доступных самым широким кругам спортсменов. Надо сказать, что любителям мягких рессор и комфортабельной езды на автомобиле в этом виде спорта делать нечего. Сама идея картинга состоит в том, что право на существование имеют лишь так называемые «предметы автомобильной необходимости», т. е. четыре колеса, мотор, руль и тормоза; средство передвижения должно быть предельно простым, маленьким и дешевым. Поэтому го-карты, эти поистине карликовые автомобили, выполняются без каких-либо рессорных подвесок, с простейшей схемой рулевого управления и не слишком удобным одноместным сиденьем. Даже для номера на такой «машине» не остается места, и гонщики должны носить его в виде нарукавных повязок, либо на комбинезоне.

Правилами ФИА предусматриваются следующие ограничения для шасси го-картов: колесная база — от 1010 мм до 1270 мм; колея не должна превышать по размерам $^2/_3$ колесной базы; габаритная длина — не более 1820 мм; высота матерчатого сиденья — не менее 500 мм над уровнем дороги. Наличие «пояса безопасности» не обязательно, но плоскость от сиденья до передней оси должна быть закрытой, т. е. выполнена в виде днища, вокруг которого устанавливается гнутая труба, либо другое приспособление, не позволяющее ногам водителя соскользнуть на землю. Если днище выполняется перфорированным, то диаметр отверстий не должен превышать 1 см.

Как уже указывалось, применение рессор на го-картах запрещено. Колеса монтируются на подшипниках и должны иметь диаметр не менее 222 мм и не более 441 мм. Наличие пневматиков обязательно; дорожный просвет должен быть таким, чтобы при спущенных шинах ни одна часть шасси не соприкасалась с землей.

Тормоза го-картов приводятся в действие педалью и должны действовать, по крайней мере, на одну (переднюю) ось. Рулевое управление допускается различных конструктивных схем, но с обязательным сохранением рулевого колеса (руль велосипедного и мотоциклетного типов не допускаются). Применение дифференциалов правилами ФИА запрещено; зато предписывается устройство таких же педалей, как на нормальных автомобилях, педали газа с возвратной пружиной и удобно расположенного замка зажигания; цепной привод на колеса должен иметь защитный кожух.

Монтирование каких бы то ни было кузовов, либо отдельных их секций на шасси го-картов исключается. Единственной защитой водителя от непогоды, осадков, пыли и пр. является комбинезон, а также и шлем, надевание которого во время соревнований обязательно.

В отношении двигателей правила ФИА не менее определенны: допускаются только двухтактные двигатели серийного, либо массового производства, без наддува (в какой бы форме он ни осуществлялся). Изменения в двигателях возможны лишь по формуле, принятой для туристских машин, т. е. без каких-либо прибавлений металла и других материалов, причем должна быть сохранена «узнаваемость» подвергаемых изменению оригинальных деталей.

Выбор трасс для картинга не составляет особого труда, хотя предписания ФИА на первый взгляд кажутся довольно сложными. Минимальная длина трассы установлена в 300 м, ширина (на всем протяжении) не менее 4,5 м, а в районе размещения боксов — 5,5 м. Прямолинейные участки на трассе должны быть не более 100 м, а повороты не должны быть чересчур крутыми; подъемы и спуски выбираются в пределах 3 проц.

К соревнованиям допускаются спортсмены, достигшие 18-летнего возраста; гонки проводятся на го-картах следующих трех основных классов:

с автоматическим сцеплением и двигателем до 100 см³;

то же с двигателем до 200 см³;

с мотоциклетным двигателем до 125 см³, принадлежащей к нему коробкой передач и сцеплением, приводимым в действие ногой.

Следует сказать, что эта классификация, введенная ФИА, вызвала справедливые нарекания в ряде стран. Действительно, двигатели с рабочим объемом цилиндров в 200 см³ развивают сейчас мощность до 15 л. с., что при общем весе го-карта в 45 кг обеспечивает непомерно высокий удельный показатель 3 кг/л. с., характерный лишь для лучших гоночных автомобилей 1 формулы. И хотя правилами ФИА разрешаются прямолинейные участки на трассе длиной не более 100 метров, скорости движения на подобных го-картах теоретически могут достигать 200 км/час. Кому это нужно? Разве можно допускать такую скорость на этих карликовых машинах, лишенных рессорной подвески колес, обтекателей и элементарных удобств? Такая «поблажка», являющаяся данью американским вкусам, грозит новому спорту вырождением еще до того, как он успеет твердо стать на ноги. Думается, что правы те спортсмены и специалисты, которые ратуют за то, чтобы рабочий объем цилиндров двигателя го-карта не превышал 125 см³, т. е. ниж-



Библиография

АВТОТРАНСИЗДАТ, 1960 ГОД

Более 100 книг, брошюр и плакатов выпустит в 1960 году Научно-техническое издательство автотранспортной литературы (Автотрансиздат). Среди них учебннки, справочники, научные работы, производственно-техническая литература, плакаты.

Ряд изданий посвящен проблемам развития автомобильного транспорта и дорожного строительства в нынешнем семилетии. Это книги В. А. Бочина «Перспективы развития и улучшения сети автомобильных дорог», Д. П. Великанова «Развитие автомобильных транспортных средств в 1959—1965 годах», С. И. Шуплякова «Развитие новой техникн на автомобильном транспорте и в дорожном хозяйстве», А. Т. Таранова «Пути развития перевозок пассажиров автомобильным транспортом», А. С. Шульмана «Транспорт Российской Федерации в семилетке» и другие.

Уже вышли из печати учебники шоферов третьего и первого классов и «Справочник шофера» (четвертое издание).

Третьим изданием выпускается «Краткий автомобильный справочник», подготовленный сотрудниками Государственного научно-исследовательского института автомобильного транспорта — НИИАТ. Справочник содержит краткий очерк развития автомобилестроения СССР, технические характеристики автомобилей, автобусов, прицепов и полуприцепов, параметры для оценки автомобилей, а также основные данные по карбюраторам, свечам зажигания, аккумуляторным батареям, шинам, топливу и смазочным материалам.

Для индивидуальных владельцев издана книга Т. С. Грозовского и Б. Н. Надеждина «Автомобиль «Москвич-407». Она содержит сведения по управлению машиной, ее обслуживанию и ремонту и рекомендации по автотуризму.

Любители дальних туристских поездок уже получили два путеводителя по маршрутам «Москва — Ялта» (автор А. С. Ерохин) и «Москва — Ленинград» (автор В. И. Попадейкин). В них дается описание дорог и памятных мест, расположенных вдоль магистралей, а также справочные данные о топливозаправочных станциях, гостиницах и столовых, ремонтных мастерских и т. п.

На широкий круг читателей рассчитаны брошюры серии «Научно-популярная библиотека автомобилиста»: «Топливная экономичность автомобиля» кандидата техннческих наук Д. А. Рубец; «Устойчивость и управляемость автомобиля» кандидата технических наук Г. А. Гаспарянц.

Часть изданий этого года посвящается истории и развитию отечественной автомобильной техники.

Автомеханикам, слесарям автохозяйств н шоферам окажут большую помощь книги и брошюры кандидатов технических наук В. И. Медведкова и А. П. Степанова «Регулировка автомобилей ЗИЛ-164 и ЗИЛ-157», инж. А. Г. Никитина «Регулировка легковых автомобилей ГАЗ», кандидата технических наук Н. Н. Вишнякова «Регулировка трехосных автомобилей ЯАЗ», инж. И. Г. Чекрыгина «Техника безопасности при техническом обслуживании и ремонте автомобилей», инж. Ж. Г. Мансаджянца «Техника безопасности при работе с подъемными механизмами», инж. И. И. Селезнева, С. М. Цукерберга и Б. В. Ненахова «Пути увеличения пробега автомобильных шин».

В серии «Библиотека шофера» издана брошюра шоферов В. Я. Неровнова и А. Т. Корсакова «Эксплуатация грузового автомобиля», обобщающая многолетний опыт работы авторов на грузовом автомобиле ЗИЛ-150. Авторы рассказывают о путях снижения себестоимости перевозок грузов и повышения производительности труда, а также об опыте безаварийного вождения автомобиля.

Автотрансиздат выпускает также серию «Опыт новаторов автотранспорта». В эту серию войдут книги «Водитель автопоезда новатор Семен Ушмудин» (автор В. Б. Гецелев), «Снижение себестоимости автомобильных перевозок» (автор шофер Подольской автоколонны № 28 В. В. Измалков), «Московское такси» (авторы Л. С. Чистяков и В. Н. Жуков), «Бригады коммунистического труда на автомобильном транспорте» (авторы Б. С. Штер и В. Ю. Вайсфельд).

Значительное количество работ подготовил к изданию в 1960 году Государственный научно-исследовательский институт автомобильного транспорта. Например: «Методы определения технического состояния цилиндро-поршневой группы автомобильных карбюраторных двигателей», «Проверка технического состояния рулевого управления и шкворневых соединений автомобилей», «Повышение качества ремонта автомобильных двигателей», «Методы облегчения пуска автомобильного двигателя».

Тематический план 1960 года включает выпуск серий красочных плакатов «Автомобиль «Москвич-407», «Регулировка механизмов автомобилей», «Оборудование для мойки и заправки автомобилей», «Техника безопасности на автотранспорте», плакатов по предупреждению аварийности на автотранспорте.

В. КЛЕННИКОВ,
главный редактор Автотрансиздата.

По страницам зарубежных журналов

КОМЕТА И ЕЕ ХВОСТ

То обстоятельство, что успех «компантных» автомобилей окажет определенное влияние на конъюнктуру рынна и сбы втомобилей в США, пр ие. «Предсказать это — пишет американский журн омотив индастриз». — Но, кроме того, имеет место ряд других, так сказать, сопровождающих явлений, которых, пожалуй, никто не ожидал».

Речь идет о различных побочных влияниях упомянутого успеха компантных автомобилей на развитие ряда крупнейших отраслей американсной промышленности. Так, например, серьезные опасения вызывают «новости» в автомобилестроении у владельцев и пайщиков предприятий нефтеперерабатывающей промышленности. В накой мере появление «компактных» отразится на общем потреблении бензина в стране, — вот вопрос, который их волнует. С одной стороны, компантные автомобили более экономичны и расход бензина должен снизиться; с другой стороны, можно надеяться, что эти автомобили будут зксплуатироваться более интенсивно, а общая численность автомобильного парна быстро возрастет.

Подобные же чувства переживают владельцы и руководители предприятий сталелитейной промышленности. Она работает пока с уменьшившейся нагрузной, так как на компантный автомобиль требуется меньше металла.

Особенно резно может сназаться развитие производства компактных втомобилей на программе ого строительства в США. Как , 41 000 миль новых дорог дол построено за счет специально ного государством налога на бе , если количество продаваемого в ране бензина упадет, то это весьма неблагоприятно отразится на дорожном строительстве, поскольку другого источника финансирования на эти цели, кроме упомянутого налога, не предвидется.

Катастрофически упал сбыт старых автомобилей (оставшихся не распроданными с прошлых лет), несмотря на то, что цены на них снижены чуть ли не вдвое. «Зачем я буду покупать монументальное старье, — рассуждает покупатель — когда я могу за те же деньги купить пусть меньшую, но вполне современную машину модели 1960 года». И если контингент покупателей больших новых автомобилей все еще сохраняется (что в сочетании с ростом сбыта компактных автомобилей обеспечивает известное равновесие), то рынок сбыта старых ощущает уже сильные подземные толчки. Рекордная цифра в 1 миллион непроданных автомобилей, переполняющих склады и диллеровские площадки, ни в какой мере не уменьшается. «Если бы не появились компактные автомобили, этого не было бы», — сетуют агенты сбытовых фирм.

«Трагикомизм положения состоит в том, — пишет журнал, — что дальнейшее снижение цен на ст рые автомобили чревато еще худшим ледствиями: оно неизбежно повлече бой сокращение числа продаж автомобилей. И тогда эти новые омобили придется в будущем году продавать еще дешевле, чем сейчас стоят модели 1958—1959 годов.

Ком актный автомобиль вознесся ярной звездой на небосводе американской экономики. Но оказалось, что это не звезда, а комета, тянущая за собой длинный хвост...».

него предела допусиаемых и соревнованиям мотоциклов. Это, кстати, и более четко определило бы «границы» вновь образовавшегося спортивного «государства». Оно ведь не нуждается в экспансии на чужие территории, так как и без того имеет уже достаточно много приверженцев.

При всех возникающих угрозах вырождения картинга (типичных для капиталистической действительности) нельзя не увидеть и многих его хороших сторон, значение которых для развития автомобильного спорта трудно переоценить. Ведь в основу его положена идея, реализация которой открывает поистине необозримые еще перспективы расширения сферы действия автомобильного спорта, являющегося до сих пор одним из самых дорогих и недоступных для молодежи. Благодаря простоте и дешевизне технических средств, легкости выбора трассы и разумным ограничениям картинг позволяет привлечь к спорту и техническому творчеству весьма широкие новые контингенты. Как выразилась одна французская газета, он вводит людей «в прихожую настоящего автомобильного спорта». И, действительно, наряду с получающими сейчас большое распространение гонками на «юнкорах» картинг является как бы еще одной (и еще ниже и удобнее расположенной) ступенькой, облегчающей молодежи подъем и вершинам «настоящего» автомобильного спорта.

Думается, что Автомобильный комитет Федерации Автомотоспорта СССР должен тщательно изучить накопившийся уже некоторый опыт изготовления го-нартов и организации соревнований на них за рубежом, с тем, чтобы определить пути развития картинга в нашей стране и выработать нормативы, соответствующие нашим условиям, возможностям и взглядам на эту новую перспективную разновидность автомобильного спорта.

Ю. КЛЕМАНОВ.



СИНЯЯ ПТИЦА

Рекордно-гоночный автомобиль «Синяя птица», на котором Дональд Кэмпбелл «атакует» абсолютный рекорд скорости (634 км/час), установленный Джоном Коббом в 1947 году.

Инж. Н. ПАВЛОВ

АВТОМОБИЛЬ ДЛЯ ПОБИТИЯ АБСОЛЮТНОГО МИРОВОГО РЕКОРДА СКОРОСТИ

Английский спортсмен Дональд Кэмпбелл завершил экспериментальные работы по созданию своего рекордно-гоночного автомобиля «Синяя птица» — GN7, на котором он намерен в сентябре нынешнего года побить абсолютный мировой рекорд скорости, держащийся, как известно, с 1947 года. Если это ему удастся, то он не только сделает редчайший дубль, присоединив к своему мировому рекорду скорости на воде (416,5 км/час) еще и рекорд скорости на суше, но и продолжит «семейную традицию», поскольку ряд мировых и международных автомобильных рекордов был установлен в свое время его отцом, знаменитым Мальнольмом Кэмпбеллом.

В постройке автомобиля приняли участие 69 английских фирм. По расчетам он должен иметь максимальную скорость порядка 800 км/час и отличную разгонную динамику — в течение минуты достигать скорости 640 км/час.

Что же представляет собой этот новый автомобиль?

По своему внешнему виду «Синяя птица» несколько напоминает автомобиль «Райльтон» с двигателем «Нэпир», на котором Джон Кобб установил в 1947 году абсолютный мировой рекорд скорости (634 км/час). Аэродинамические формы ее разрабатывались очень тщательно, на основе длительных экспериментов в аэродинамической трубе. В результате многочисленных доводок для «Синей птицы» был создан весьма обтекаемый кузов с симметричными формами и слегка округленной радиальной линией (в «поясе» автомобиля). Несущий каркас кузова состоит из четырех, связанных поперечными траверсами лонжеронов. Вся конструкция выполнена из очень тонких, легких, но прочных металлических полос, прутков и листов. Водитель размещается перед передней осью, в носовой части кузова, между двумя люками, по которым поступает воздух в турбину двигателя. (При полной нагрузке турбина всасывает более тонны воздуха в минуту!).

Устройство и оборудование «Синей птицы» в корне отличается от машины Кобба и представляет большой технический интерес. На автомобиле установлен газотурбинный двигатель «Бристоль-Протеус» мощностью 4050 л. с. и весом 1,5 тонны. Этот двигатель, применяющийся в английской авиации и на быстроходных катерах патрульной службы, был подвергнут значительной переделке, позволившей прежде всего осуществить привод на колеса. Дело в том, что передняя часть силового агрегата «Бристоль-Протеус» в своем стандартном исполнении предназначена для привода воздушного винта (через редуктор). После произведенных Кэмпбеллом конструктивных изменений турбина имеет сейчас приводной вал; такая модификация потребовала изменения в системе смазки, переделки системы выпуска и пр. Приводной вал турбины совершает при максимальной скорости автомобиля около 11 500 об/мин.

Крутящий момент от двигателя передается через комбинированные редукционно-дифференциальные коробки. Конические шестерни со спиральными зубьями понижают здесь число оборотов в 3,6 раза. Валы в трансмиссии снабжены специальными сочленениями, конструкция которых запатентована фирмой Бирфильд.

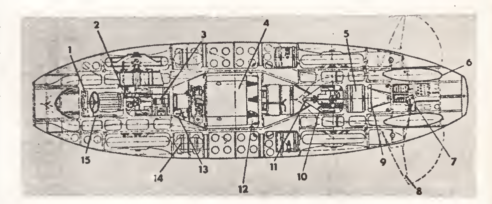
Согласно правилам Международной Автомобильной Федерации (ФИА), привод от двигателя должен осуществляться, по крайней мере, на одну ось, т. е. не менее чем на два колеса автомобиля. Для того чтобы обеспечить равномерную нагрузку на шины, было решено осуществить в «Синей птице» привод на 4 колеса. Подвеска всех колес автомобиля независимая; конструктивно она осуществлена на пневматических качающихся рессорах с гидравлическими амортизаторами. Специально разработанный фирмой Герлинг рессорный элемент весит 5,5 кг и легко выдерживает нагрузку в 1 тонну. Наполнителем для пневматической рессоры служит азот. С помощью независимой подвески каждого колеса удалось устранить различия в нагрузке на колеса, вызываемые реактивным моментом карданного вала. Рекордный автомобиль Кобба не был свободен от этого недостатка; в «Синей птице» колебания в нагрузке на колеса не превышают 5 процентов.

Конструктивное устройство турбины «Протеус» делает излишним применение сцепления и коробки передач. Агрегат работает наподобие аэродинамического преобразователя крутящего момента. Правила для рекордных автомобилей не требуют наличия на них заднего хода, что очень упрощает систему передачи усилий. Перед водителем имеются только две педали — для ускорения и торможения.

Одна из английских фирм разработала для «Синей птицы» специальное устройство, позволяющее Кэмпбеллу прочитывать на нижней части ветрового стекла зеркальное изображение приборов инструментального щитка, не отрывая глаз от дороги. Водитель получает воздух, необходимый для дыхания, через защитную маску; она не пропускает продуктов сгорания топлива, которые, завихряясь, могут попасть в струю свежего воздуха.

Возле задней оси на специальной доске приборов смонтирована кинокамера, которая регистрирует показания всех приборов во время рекордных заездов.

Большой интерес представляет тормозная система автомобиля. С максимальной скорости автомобиль притормаживается сначала воздушными тормозами — двумя выдвигающимися из кузова заслонками, повышающими лобовое сопротивление. Затем уже вступают в действие дисковые тормоза. В целях

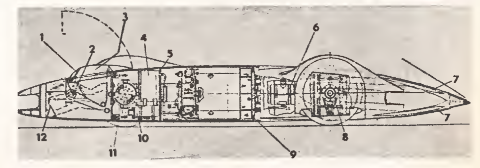


Расположение агрегатов на «Синей птице»:

1. Щиток приборов. 2. Рулевое управление. 3. Привод передней оси со свободным ходом. 4. Газовая турбина. 5. Картер задней редукционной передачи. 6. Выпускной коллектор. 7. Тяги воздушного тормоза. 8. Выдвинутые воздушные тормоза. 9. Фотографический щиток приборов. 10. Задняя передача. 11. Задний приводной вал. 12. Вход воздуха в двигатель. 13. Огнетушитель. 14. Резервуар сжатого воздуха для тормозной системы. 15. Рычаг воздушного тормоза.

Продольный разрез:

1. Ветровое стекло. 2. Рулевая передача. 3. Кабина водителя из плексигласа. 4. Бак для моторного масла. 5. Передняя переборка. 6. Топливный бак. 7. Выхлоп. 8. Независимая подвеска колес. 9. Задняя переборка. 10. Масляный бак переднего редуктора. 11. Передний редуктор. 12. Педали газа и дискового тормоза.



уменьшения веса неподрессоренных масс тормоза размещены на картере дифференциала; привод их осуществляется пневматически. Для этой цели служат два баллона с сжатым воздухом, заполняемые перед каждым рекордным заездом. Давление воздуха в баллонах составляет 210 кг/см² и редуцируется для привода тормозов до 25 кг/см². Вес каждого тормозного элемента (в сборе) составляет 24 кг, из которых 15 кг приходится на самый тормозной диск. Диаметр диска равен 400 мм, толщина его 250 мм.

Торможение осуществляется также и двигателем, который при определенном режиме (закрытом доступе воздуха) способен развивать «тормозную мощность» не менее чем 500 л. с.

Торможение двигателем, сопротивление качению и сопротивление воздуха (при выдвинутых заслонках) составляет примерно около 1/7 общего тормозного усилия, необходимого для остановки «Синей птицы», развившей максимальную скорость. Основную функцию торможения выполняют колесные тормоза. Они спроектированы и рассчитаны так, чтобы автомобиль мог быть остановлен в течение 60 секунд со скорости 640 км/час (тормозной путь 5,6 км), причем тормозные усилия возрастают с падением скорости. Сами по себе тормоза в состоянии уничтожить энергию в 10 миллионов килограммо-метров, а выделяемое при этом тепло доводит температуру тормозов до 660°С. Для того чтобы избежать возникающих при таком высоком теплообразовании деформаций, тормозные диски снабжены прорезями. Две выполненные из специального магниевого чугуна тормозные цанги действуют на каждый диск и несут на себе шесть пар фрикционных накладок феродо, толщина которых достаточна для шести торможений со скорости 640 км/час. После каждого заезда осуществляется регулировка тормозов: диски заклинены на приводных валах и могут перемещаться относительно жестко закрепленных накладок, соответственно износу последних.

Большие трудности возникли в связи с изготовлением шин для «Синей птицы». При проектировании их пришлось считаться с нагрузками, значительно превышающими нагрузки в рекордном автомобиле Кобба. Технические проблемы, возникающие из-за необычно высоких скоростей, сделали неизбежными создание специальных экспериментальных приборов и приспособлений. Для того чтобы сохранить скорость вращения шин в разумных рамках, был выбран общий диаметр их в 1320 мм при общей ширине всего в 200 мм. С помощью специально разработанных и построенных испытательных стендов было установлено, что такие шины выдерживают скорость до 800 км/час. Вес комплектного колеса составляет 108 кг. После каждого рекордного заезда колеса в сборе с шиной подлежат замене.



Каркас кузова «Синей птицы».

Много внимания было уделено созданию специальной топливной аппаратуры и электрооборудования автомобиля. В частности, вся электропроводка выполнена так, что легко выдерживает температуру до 150°С.

Общий вес автомобиля не превышает 4 тонн; это значит, что соотношение мощности двигателя и веса автомобиля составляет 1 кг/л. с. Габаритная длина автомобиля — 9144 мм, высота — 1448 мм, колесная база — 4115 мм. Емкость топливного бака — 114 л.

СПОРТ ЗА РУБЕЖОМ

ПЕРВЕНСТВО МИРА ПО ГОНОЧНЫМ АВТОМОБИЛЯМ

Хотя официально первым этапом розыгрыша первенства мира являются февральские гонки в Аргентине (см. «За рулем», № 4), настоящая «премьера» разыгрывается обычно в мае, в Монте-Карло, так как фирмы не всегда успевают подготовить машины к началу года. Действительно, к гонкам на Большой приз Монако были заявлены новые автомобили «Купер-Климакс», новый «Феррари» с задним расположением двигателя и др. Своеобразной сенсацией было появление американских машин «Скараб», поскольку в течение трех последних десятилетий американцы не оспаривали «больших призов» на европейских трассах и не строили автомобилей для этой цели. Всего было заявлено к гонкам 24 машины.

Поскольку на трассе Монте-Карло допускаются к старту лишь 16 машин, роль отборочных соревнований сыграли тренировочные заезды. В результате этих заездов отпали многие претенденты на приз, в том числе оба американских «Скараба».

Большой приз завоевал Стирлинг Мосс, выступавший на автомобиле «Лотус-Климакс». Сразу со старта он шел в лидирующей группе, пропустив вперед только шведа Бониера и чемпиона мира, австралийца Брэбхема. На семнадцатом круге Мосс переложился на первое место, а Брэбхем на второе. К этому времени пошел дождь и гонки приобрели драматический характер — один за другим гонщики попадали в «штопор», либо не могли удержать машины при заносах на поворотах. Не избежал этой участи и Боннер, а за ним и Брэбхем, который к тому времени обогнал Мосса, спокойно пропустившего его вперед. Как ни осторожно шел Мосс, его тоже «побросало» и «повертело» на одном из поворотов, в результате чего он был вынужден остановиться у своего бокса, чтобы устранить неисправности в двигателе. Однако в дальнейшем, когда дождь прошел и дорога быстро высохла под палящими лучами солнца, Мосс сумел наверстать упущенное. В блестящем стиле он обошел одного конкурента за другим (только семь кругов понадобилось ему для этого) и больше уже не уступал лидерства. Дистанцию в 314,5 км победитель прошел за 2:53.45,5, т. е. со средней скоростью 108,6 км/час. Вторым на финише был новозеландец Мак-Ларен, который после двух этапов сохранил свое лидирующее положение, набрав 14 очков.

Гонки на 500 миль в Индианополисе (200 кругов по 4 км), являющиеся третьим этапом розыгрыша первенства мира, практически не оказывают влияния на зачет, поскольку европейские гонщики в них почти никогда не участвуют, а американские не выезжают в Европу. Тем не менее, эти гонки проходят обычно в ожесточенной борьбе, подогреваемой непомерно высокой суммой первого приза (125 000 долларов). Как правило, здесь часто бывают тяжелые аварии.

Гонки нынешнего года не представляли собой исключения. Из 33 стартовавших автомобилей к финишу пришли только 16. Гонщики Д. Вильсон и Э. Руссо ударились о стенку, на машине Т. Беттенхаузена возник пожар. Кроме того, на этот раз авария произошла и со... зрителями: одна из сооруженных ими самодельных трибун (их делают, используя несколько грузовиков в качестве «фундамента») развалилась, в результате чего 73 зрителя получили ранения, а двое скончалось от ран.

Соревнования привлекли 200 000 зрителей, явившихся свидетелями небывалой по остроте борьбы прошлогоднего победителя Роджера Уорда с Джимом Ратманом, который в 1952, 1957 и 1959 годах оставался вторым. Четырнадцать раз гонщики опережали друг друга; победивший в конце концов Джим Ратман прошел дистанцию за 3:36.11,36, т. е со скоростью 223,27 км/час, что на 5 км/час превышает старый рекорд трассы. Уорд показал среднюю скорость 223 км/час. О том, какой «спринтерский» характер носила эта гонка (на 800 километров!) говорит и то, что боровшиеся за третье место Голдсмит и Брэнсон пересекли линию финиша с разницей в... 0,5 секунды.

В гонках на петле среди песчаных дюн близ города Зандвоорт развернулась острая борьба между лидерами чемпионата Брюсом Мак-Лареном и Стирлингом Моссом. Большой приз Голландии не достался, однако, ни тому, ни другому, поскольку в борьбу активно вмешался чемпион мира Джек Брэбхем, решивший, видимо, без боя не отдавать свое высокое звание. Сразу же со старта он энергично вышел вперед и «делал погоду» в течение всей гонки.

Стирлинг Мосс устремился за ним, а через несколько кругов к группе лидеров приблизился и Мак-Ларен. Пытаясь выйти на третье место, новозеландец, однако, не сумел удержать машину на повороте и врезался в дюну. Не успел он вытащить свой «Купер-Климакс» и отвести его в сторону, как в том же месте потерпела аварию машина американца Гурнея.

Не повезло и Моссу. Из-за повреждения машины ему пришлось задержаться у бокса, в результате чего со второго места он перешел на десятое. Прекрасно пройдя после ремонта остаток дистанции и побив рекорд трассы (лучший круг за 1.33,6), Мосс все-таки не сумел подняться выше четвертого места. Закончивший дистанцию 314,4 км (75 кругов) первым, Джек Брэбхем показал на автомобиле «Купер» среднюю скорость 155 км/час. Благодаря этой победе чемпион мира Брэбхем занимает теперь третье место (8 очков) в общем зачете чемпионата. Мосс имеет 11 очков, а Мак-Ларен по-прежнему 14.

НОВЫЕ АВТОМОБИЛЬНЫЕ РЕКОРДЫ

Американский спортсмен Микки Томпсон, построивший гоночный автомобиль для побития абсолютного мирового рекорда скорости и достигший на нем результата лишь 555 км/час (попытка будет повторена в августе этого года), предпринял недавно успешную попытку обновить таблицу международных рекордов в классах автомобилей В (от 5000 до 8000 см³) и А (свыше 8000 см³).

На гоночном автомобиле с двумя двигателями «Понтиак» он совершил несколько заездов на посадочной площадке аэродрома в Лос-Анжелосе, общей длиной 4063 м. На автомобиль устанавливались две разные пары двигателей — одна с общим рабочим объемом цилиндров 6799 см³, а другая — 8241 см³. При работе с наддувом первая пара двигателей развивала мощность 710 л. с., вторая — 846 л. с. Для затормаживания автомобиля после прохождения дистанции (1 км и 1 миля со стартом с места) применялся авиационный парашют.

В этих заездах Томпсон побил два международных рекорда, принадлежавших Джону Коббу (установлены в 1933 году), два международных рекорда Роземейера, державшихся с 1937 года, и два относительно новых рекорда Райса, установленных в 1958 году.

Дистанцию 1 километр со стартом с места Томпсон в обоих случаях прошел за 16,8 секунды, что соответствует рекордной скорости 214 км/час. Это является одновременно рекордом в классах В и А, а также абсолютным мировым рекордом скорости на 1 км со старта с места.

Дистанцию 1 миля со стартом с места Томпсон на «малом» (с двигателем 6799 см³) автомобиле прошел быстрее (24,01 сек.), чем на большом (24.12 сек.). Оба результата являются рекордными, а именно: в классе А — 240 км/час, в классе В — 241 км/час.



ПЕРВЕНСТВО МИРА ПО СПОРТИВНЫМ АВТОМОБИЛЯМ

Тысячекилометровые гонки на Нюрбургском кольце всегда привлекают много зрителей; на этот раз их было еще больше (свыше 250 000), поскольку после трех этапов первенства мира («Кубка конструкторов») лидирует западно-германская фирма «Порше». Между гонщиками этой фирмы — шведом И. Бонньером, бельгийцем О. Гендебьеном, французом М. Трентиньяном, англичанином Г. Хиллом, швейцарцем Г. Вальтером, немцами Г. Германом и А. Бартом с одной стороны и гонщиками итальянской фирмы «Феррари» — немцем В. Триппсом, американцами К. Алисоном и Ф. Хиллом, бельгийцем Мэрессом и мексиканцем Ф. Родригезом с другой должно было развернуться большое сражение, так как борьба за первенство мира вступила в решающую фазу — 4-й этап из восьми. К тому же, шансы третьего конкурента — итальянской фирмы Мазерати — расценивались не слишком высоко: лучший автомобиль этой фирмы в предыдущих соревнованиях неизменно выбывал из строя и, по оценкам специалистов, не мог хорошо пройти на Нюрбургской трассе. Одно только 23-километровое кольцо которой насчитывает 174 поворота и множество подъемов и спусков. А ведь дистанция соревнования 44 таких кольца. 1003,64 километра!

Ожидавшееся сражение, действительно, имело место и было само по себе интересным, но... победу в нем одержал тот самый «Мазерати», которому прочили поражение. Вели эту машину англичанин Стирлинг Мосс и американец Дан Гурней. Первый из них сразу со старта вырвался вперед и лидировал десять кругов; сменивший его Гурней, однако, несколько отстал, и тому же в машине сломался маслопровод и на его ремонт было затрачено около 5 минут. Когда Стирлинг Мосс снова сел за руль, он был четвертым. Это было как раз на половине дистанции. От лидера Мосса отделяло более 4 минут, что на Нюрбургской трассе наверстать очень трудно. Мосс вновь продемонстрировал свое исключительное мастерство и уже к 36 кругу вышел вперед; закончив всю дистанцию за 7:31.40,5, экипаж «Мазерати» завоевал фирме 8 очков. Вторым был экипаж «Порше» — швед Боннер и бельгиец Гендебьен и лишь на третьем месте оказался лидировавший поначалу «Феррари».

Средняя скорость, показанная победителями на дистанции, — 133,3 км/час.

ПЕРВЕНСТВО ЕВРОПЫ ПО МОТОКРОССУ

В четвертом и пятом турах первенства Европы по мотокроссу несколько неожиданно выявился новый претендент на первенство — чехословацкий спортсмен М. Соучек, нередко занимавший в последние годы высокие призовые места, но никогда не лидировавший в турнире. На этот раз, выиграв четвертый тур чемпионата — кросс в пражском пригороде Шарка, — и хорошо показав себя в Забже (Польша), он выдвинулся на второе место в турнирной таблице на первенство Европы.

Особенно значительного успеха М. Соучек добился на соревнованиях в Праге. В первом заезде он, вместе с Яромиром Чижеком и молодым чешским спортсменом В. Валеком, полностью заблокировал группу англичан и шведов, которые вынуждены были довольствоваться четвертым (Д. Бинкерс) и последующими местами. Соучек был в этом заезде первым, впереди Я. Чижека. Во втором заезде Я. Чижек был вынужден сойти с дистанции и Соучек вступил в упорную борьбу за первое место с англичанином Дж. Смитом и шведом Даленом. Придя к финишу в этом заезде вторым, Соучек завоевал в общем итоге первый приз (второе место Смит, третье — Д. Бинкерс) и вошел в группу лидеров, имея 10 очков.

Пятый тур чемпионата — кросс в польском городе Забже — разыгрывался на короткой кольцевой трассе (1.750 м), которую нужно было пройти дважды по 18 раз. Основная борьба здесь разгорелась между англичанами и чехословаками, причем начало первого заезда было отмечено горячей схваткой Бинкерса и Чижека. Вскоре однако Чижек сошел с дистанции и вся тяжесть соревнования пала на плечи М. Соучека, В. Валека и А. Земена. Они с честью выдержали натиск большой группы англичан и уступили лишь первые два места Бинкерсу и Смиту. Во втором заезде картина повторилась, с той лишь разницей, что на втором месте был другой англичанин — не Смит, а Ламкин. В результате Соучек занял общее второе место, Валек и Земен соответственно третье и четвертое, а англичане Смит, Ламкин, Гоббс и другие — последующие места.

После своей победы в Польше Бинкерс набрал 30 очков, продолжая лидировать в чемпионате. На втором месте был Соучек — 16 очков. Оба последующих тура протекали под знаком превосходства шведских гонщиков, выступающих на мотоциклах «Хускварна». Особенно отличился Хальман, уверенно выигравший шестой этап, а затем подтвердивший свой успех на кроссе в ГДР. Особенно интересен был последний, так как здесь разгорелась напряженная борьба за лидерство. В первом заезде участвовали Я. Чижек, Бинкерс, Соучек и другие сильнейшие спортсмены, но лидировали попеременно Смит, Рикардсон, Дален и Хальман. Заезд выиграл Дален, однако во втором заезде Хальман, захватив лидерство со второго круга (в первом лидировал М. Соучек) больше уже не уступил первенства никому.

Этими победами Хальман обеспечил себе выход на второе место в чемпионате Европы. После семи этапов он имел 17 очков.

Восьмой этап розыгрыша проходил в Финляндии, близ Тиккурила; гонщикам предстояло дважды преодолеть 20 колец трудной трассы протяженностью 31,2 км (длина круга — 1560 м). В этом соревновании неудача вновь постигла Яромира Чижека, который упал и сломал пальцы левой руки; очевидно, ему придется воздержаться от участия в следующих соревнованиях чемпионата.

В первом заезде в течение 12 кругов вел англичанин Смит, но затем он потерпел аварию. Такая же участь постигла лидера второго заезда шведа Рикардсона. По сумме двух заездов победителем был признан англичанин Ламкин, на втором месте швед Дален, затем Хальман, Соучек и Бинкерс. Чехословацкие спортсмены Валек и Крайчович заняли 7 и 8 места.

Девятый этап розыгрыша состоялся в Люксембурге. Здесь вышел из строя Соучек, с которым после ранения Чижека были связаны главные надежды Чехословакии; спортсмену не пришлось участвовать в соревнованиях, так как уже на тренировке он упал и сильно ушиб правое колено.

В первом заезде первенствовал Смит, опередивший Бинкерса, Хальмана и Далена. На пятом месте был молодой чехословацкий спортсмен Валек. Во втором заезде Бинкерс взял у Смита реванш, но в общем зачете остался на втором месте. Хальман подтвердил в этом заезде свое третье место.

После девяти этапов розыгрыша лидирует Бинкерс, набравший 40 очков (38 очков в семи лучших турах). На втором месте Хальман — 24 в 5 турах, далее идут Ламкин (21 в четырех), Смит (21 в пяти) и Соучек (20 в пяти).

ПЕРВЕНСТВО ЕВРОПЫ ПО РАЛЛИ

В «Ралли Акрополис», входящем в зачет европейского первенства по ралли, приняло участие 67 экипажей, стартовавших из Афин (2935 км до финиша) и Триеста (3093 км). Сильная жара, плохие дороги и нерасчетливо заданные средние скорости (75 км/час) привели к тому, что уже на полпути лишь 12 экипажей не имели штрафных очков. Показательно, что почти все эти экипажи состояли из «фаворитов», т. е. победителей, либо призеров первых трех этапов чемпионата Европы. Вскоре, правда, из их числа выбыли победители «Ралли Тюльпанов» Р. Траутман и Р. Верье, а также англичанки Пат Мосс и Энн Уиздом, занимавшие высокое место в общем зачете. Затем получил 9 штрафных очков швед Андерссон.

После кольцевой трассы вокруг Пелопоннеса «на нулях» оставались всего лишь три экипажа: немцы В. Шок и Р. Моль, шведы братья Карлссон и немец Леви, получивший было 300 штрафных очков, но опротестовавший их и добившийся «реабилитации». Целая серия дополнительных соревнований — кольцевые гонки на аэродроме Татой, горные гонки вокруг горы Парнас и др. должны были выявить победителя среди этих трех экипажей. Первое место завоевали Вальтер Шок и Роберт Моль, выступавшие на автомобиле «Мерседес-220 SE». Этой победой немцы значительно упрочили свои шансы на получение звания чемпиона Европы. (Шок и Моль были первыми в «Ралли Монте-Карло», четвертыми в «Ралли Женева» и третьими в «Ралли Тюльпанов»), так как все их ближайшие конкуренты выступили очень плохо.

ПЕРВЕНСТВО МИРА ПО МОТОКРОССУ

В первенстве мира по мотокроссу разыграны уже три Больших приза — Австрии, Франции и Швеции. Первые два завоевал в хорошем стиле прошлогодний чемпион Европы (на 250 см³) швед Рольф Тибблин, выступающий на мотоцикле «Хускварна». На третьем этапе чемпионата — розыгрыше Большого приза Швеции — его постигла неудача, и он не получил никакого призового места. Победителем оказался его соотечественник Бил Нильссон, который в первом заезде проиграл Лундину, но зато во втором был впереди. Поскольку Нильссону удалось занять второе призовое место также и на кроссе в Австрии (6 очков), он вышел в общем зачете на второе место в турнире (14 очков). Хорошо выступает Стен Лундин (на мотоцикле «Монарк»), занявший второе призовое место на кроссе в Везуле (Франция) и третье место — в Швеции. У него 10 очков.

Лидер чемпионата Рольф Тибблин набрал после трех туров 16 очков.

Корректор М. М. Островская. Художественно-технический редактор Л. В. Терентьева.

Адрес редакции: Москва, И-92, Сретенка, 26/1. Тел. К 5-52-24, К 4-60-02. Рукописи не возвращаются.

Сдано в набор 2.VII.60 г. Бум. 60 × 92⅛ 2,25 бум. л. — 4 печ. л. Тираж 300 000 экз. Подп. к печ. 8.VIII.60 г.
Г-64633. Цена 3 руб. Зак. 1692.

3-я типография Управления Военного издательства Министерства обороны Союза ССР.

ГАРАЖ В БАГАЖНИКЕ

Как предохранить автомобиль от воздействия снега, дождя, пыли? Я предлагаю читателям два варианта однотипного гаража полужесткой конструкции для автомобилей «Волга» и «Москвич». Благодаря простоте устройства он может быть изготовлен своими силами при сравнительно небольших материальных затратах.

Гараж (рис. 1) состоит из дюралюминиевого трубчатого каркаса с брезентовым водоотталкивающим покрытием, которое изолирует автомобиль от атмосферных воздействий.

Каркас гаража (рис. 2) собирается из пяти дуг (рис. 3—5). Каждая дуга состоит из трубок двух диаметров. Для того чтобы трубки не смещались по отношению друг к другу, в местах их сочленения предусмотрены пружинные защелки «П».

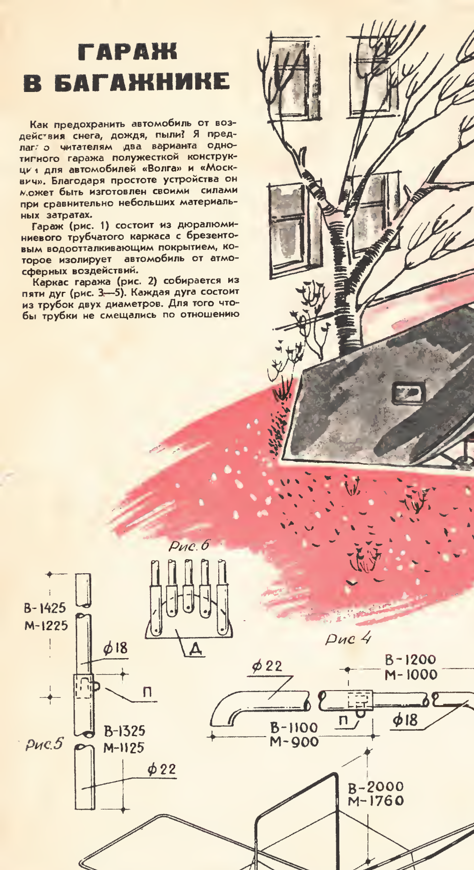
Дуги собранного каркаса опираются на шарнирный узел «Ш» (рис. 6), который состоит из полудиска «Д», изготовленного из листового железа толщиной 3 мм. На полудиске шарнирно укрепляются пять дюралюминиевых наконечников для насадки стоек дуг каркаса.

В собранном виде гараж имеет следующие габариты: для «Волги» — длина 5300 мм, ширина 2200 мм, высота 2000 мм; для «Москвича», соответственно, 4800 мм, 1800 мм и 1760 мм.

В разобранном и упакованном виде он легко помещается в багажник автомобиля. В случае необходимости гараж может быть использован и как палатка, вмещающая шесть человек; для этого с одного из торцов предусмотрен закрывающийся вход, а на боковинах вшиты клапаны для окон.

Опытный образец гаража экспонируется на Всесоюзной выставке достижений народного хозяйства.

В. Ставицкий.



Рисунки И. Шапенкова



Август 1960

За рулём